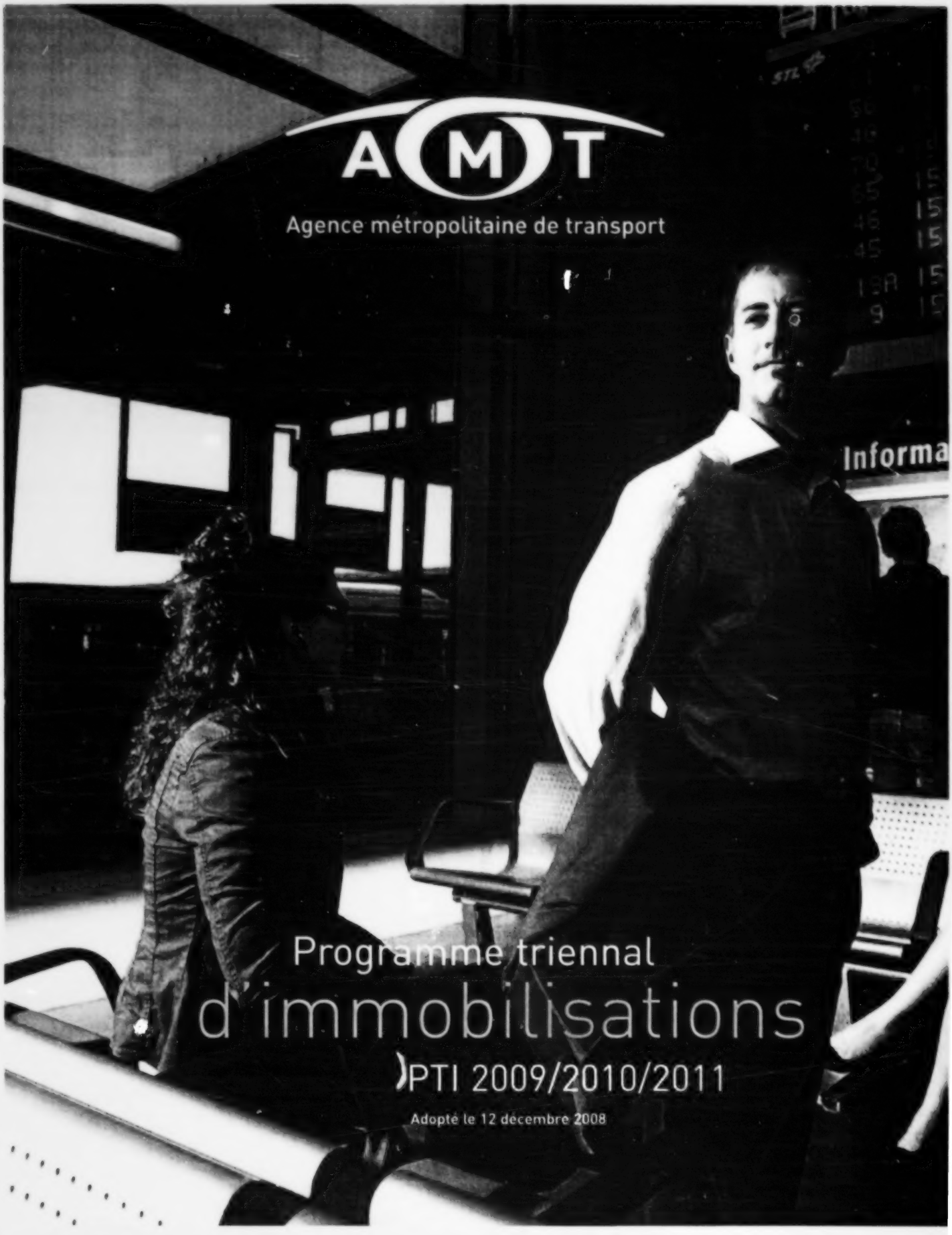


Programme triennal d'immobilisations

PTI 2009/2010/2011

Adopté le 12 décembre 2008

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ADM	Aéroports de Montréal
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CCC	Centre de contrôle centralisé
CFCP	Chemins de fer Canadien Pacifique
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
COS	Centre d'opération et de surveillance
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
CVAC	Climatisation, ventilation et air climatisé
DAT	Distributrice automatique de titres
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
MTQ	Ministère des Transports du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun
PPU	Programme particulier d'urbanisme
PTI	Programme triennal d'immobilisations
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTC	Réseau de transport de la capitale
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTM	Réseau de transport métropolitain-Autobus
SHM	Société du Havre de Montréal
SIM	Service de sécurité incendie de Montréal
SLR	Système léger sur rail
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
SRB	Système rapide par bus
STI	Système de transport intelligent
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TCV	Terminus Centre-ville
TOD	*Transit Oriented Development*
VAE	Voiture à alimentation électrique

Notre MISSION

ACCROÎTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF AFIN D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Afin de remplir sa mission, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) planifie des projets de développement des infrastructures de transport en commun, présentés chaque année dans son Programme triennal d'immobilisations (PTI). Le PTI 2009-2010-2011 fait donc état des projets planifiés, selon un découpage en deux grandes catégories : les projets autorisés, qui devraient être réalisés pour la plupart dans les trois années qui viennent, et les projets dits à l'étude aux fins d'autorisation, qui sont financés et réalisés après autorisation du ministère des Transports du Québec (MTQ). Les projets sont répartis en six grandes catégories qui reflètent les grands champs d'action de l'AMT, à savoir le réseau de métro et autres modes guidés, le réseau de trains de banlieue, le réseau de transport métropolitain-autobus, les innovations et les améliorations aux services offerts à la clientèle, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, et la sûreté et la sécurité. Chaque projet comprend une description des travaux, appuyée de son impact financier estimé.

Notre VISION D'AVENIR

LA MOBILITÉ DURABLE

Depuis 1996, comme responsable de la planification des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal, nous nous consacrons à faciliter les déplacements des personnes sur tout le territoire métropolitain, par le biais d'une meilleure intégration des services. Par nos projets et nos actions, nous venons répondre aux défis posés par les changements dans les modes d'occupation du territoire et le développement durable. Nous mettons en place un véritable réseau structurant de trains de banlieue et d'autobus métropolitains et innovons en étudiant de nouveaux modes comme le tramway, les systèmes légers sur rail, le tram-train et les autobus à haut niveau de service (SRB). Nous formulons une vision de l'avenir de la mobilité dans la région, par l'analyse des tendances démographiques et socioéconomiques et en tenant compte des nouveaux besoins de la clientèle. Notre but ultime : assurer la qualité de vie des résidents et le développement économique de la région, par des transports collectifs efficaces et structurants.

Table DES MATIÈRES

FAITS SAILLANTS – LE PTI 2009-2010-2011 EN BREF	6
SYNTHÈSE DU PTI 2009-2010-2011	11
PROJETS D'IMMOBILISATIONS (PTI 2009-2010-2011)	17
A. RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS	19
Réseau de métro	21
Autres modes guidés	27
B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	31
Flotte de trains de banlieue et centres d'entretien	33
Infrastructures communes	41
Ligne Montréal/Deux-Montagnes	49
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	57
Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	63
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	71
Ligne Montréal/Delson-Candiac	77
Développement et consolidation du réseau	83
C. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS	89
Infrastructures communes	91
Axes A-25 et boulevard Pie-IX	95
Axes A-20 et route 132	99
Axes A-10 et A-Bonaventure	103
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal	109
Développement et consolidation du réseau	113
Autres interventions	119
D. INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE	125
Amélioration de l'information et des services offerts à la clientèle	126
Systèmes d'aide à l'exploitation	134
E. ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	143
F. SÛRETÉ ET SÉCURITÉ	147
FINANCEMENT – PROJETS INSCRITS AU PTI 2009-2010-2011	153
ANNEXE A – ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS	157
ANNEXE B – INITIATIVES PROPOSÉES PAR LES PARTENAIRES EXTERNES DE L'AMT – Consultations de mai 2008	161

LE PTI 2009-2010-2011 en bref

PROGRAMMATION AMT (2009-2010-2011 ET SUIVANTES) : 3 059,74 M$ (TABLEAU 1)

• 1 034,22 M$ en projets autorisés • 2 025,52 M$ en projets à l'étude aux fins d'autorisation

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

• 31,2 M$ de contributions municipales au Fonds d'immobilisations, en hausse de 7,7 %, résultant de la hausse de la richesse foncière uniformisée de 2007

PROJETS AUTORISÉS

A RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS : 12,40 M$

RÉSEAU DE MÉTRO : 12,40 M$

- **A.1** Ligne 2 orange – Amélioration de l'accessibilité piétonnière au terminus Carbier

B RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 974,07 M$

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN : 568,09 M$

- **B.1** Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes
- **B.2** Acquisition de 160 voitures passagers neuves à deux étages
- **B.3** Acquisition de 20 locomotives neuves bimodes

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 9,75 M$

- **B.8** Amélioration de la circulation ferroviaire sur le réseau du CFCP – Étude
- **B.9** Réparations majeures – Trains (cinq lignes)

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD : 0,20 M$

- **B.26** Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME : 0,54 M$

- **B.36** Gare Blainville – Agrandissement du stationnement – Étude
- **B.37** Gare Sainte-Thérèse – Agrandissement du stationnement – Étude
- **B.38** Gare Rosemère – Agrandissement du stationnement – Étude
- **B.39** Gare Rosemère – Amélioration de l'accessibilité – Étude
- **B.40** Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE : 0,90 M$

- **B.46** Site de garage Mont-Saint-Hilaire – Équipements permanents pour contrer les déversements accidentels
- **B.47** Amélioration de la circulation ferroviaire entre la Gare Centrale et Mont-Saint-Hilaire – Étude

LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC : 0,51 M$

- **B.55** Augmentation de service – Ligne Montréal/Delson-Candiac

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 394,08 M$

- **B.63** Train de l'Est
- **B.64** Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau vers le centre-ville – Étude
- **B.65** Desserte secteur de L'Assomption – Étude d'opportunité
- **B.66** Desserte secteur Montréal/Chambly – Études d'opportunité et de marché
- **B.67** Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité
- **B.68** Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité
- **B.69** Développement du réseau de trains de banlieue – Études
- **B.70** Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

C RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS : 5,13 M$

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 2,30 M$

- **C.1** Stationnement Radisson – Étagement du stationnement – Étude
- **C.2** Entretien majeur des équipements métropolitains

AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX : 0,20 M$

C.5 Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs

AXES A-10 ET A-BONAVENTURE : 0,40 M$

C.13 Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 2,05 M$

C.23 Développement du RTM-Autobus – Études particulières
C.24 Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains
C.25 Voie réservée route 116 – Étude
C.26 Mesures préférentielles A-40 – Secteurs L'Assomption et est de l'île de Montréal – Étude
C.27 Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Ville Saint-Laurent – Étude

AUTRES INTERVENTIONS : 0,18 M$

C.29 Agrandissement du stationnement Namur – Étude
C.30 Stationnement Mercier A-30/rue Beauchemin – Étude

D INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 33,00 M$

AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 1,38 M$

D.1 Information Internet et calculateur de trajets métropolitains
D.2 Information téléphonique et bases de données informatives
D.3 Normalisation de la signalisation d'acheminement aux sites de l'AMT – Étude
D.4 Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION : 31,62 M$

D.16 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes
D.17 Automatsation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales
D.18 Implantation de systèmes de perception aux gares – Étude
D.19 Utilisation et déploiement des réseaux de communication externes existants – Étude
D.20 Implantation d'un progiciel d'aide à l'exploitation – Étude
D.21 Refonte de l'infrastructure aux technologies de l'information

F SÛRETÉ ET SÉCURITÉ : 9,62 M$

F.1 Amélioration des mesures de sûreté et de sécurité
F.2 Contrôle informatique et physique d'accès et d'identité de tous les employés
F.3 Radiocommunications – Tunnel Mont-Royal – Étude
F.4 Bornes d'identification de véhicules – Étude
F.5 Technologie et vidéosurveillance
F.6 Autres projets spécifiques

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

A RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS : 1 041,90 M$

RÉSEAU DE MÉTRO : 30,20 M$

A.2 Bureau de projet – Développement du réseau de métro
A.3 Ligne 2 orange – Station Montmorency – Étagement du stationnement actuel

AUTRES MODES GUIDÉS : 1 011,70 M$

A.4 Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway–tram-train–SLR

B RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 658,91 M$

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN : 216,75 M$

B.4 Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant
B.5 Révision des voitures passagers de série 700
B.6 Révision des voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600
B.7 Location/acquisition et réfection de 25 voitures et 7 locomotives

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 175,96 M$

- **B.10** Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount
- **B.11** Réaménagement de la gare Montréal-Ouest
- **B.11a** Déplacement des quais de la gare Montréal-Ouest
- **B.11b** Étagement de la rue West Broadway
- **B.12** Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements
- **B.12a** Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Corridor Deux-Montagnes et tronçon Vaudreuil-Rigaud
- **B.12b** Acquisition d'emprises et d'installations ferroviaires
- **B.13** Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivisions Vaudreuil et Adirondack
- **B.14** Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier
- **B.15** Gare intermodale Lucien-L'Allier

LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES : 86,28 M$

- **B.16** Gare A-13
- **B.17** Gare Saint-Eustache
- **B.18** Étagement de la jonction de l'Est
- **B.19** Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds
- **B.20** Gare Île-Bigras – Réhabilitation
- **B.21** Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement
- **B.22** Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement
- **B.23** Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement
- **B.24** Gare Roxboro-Pierrefonds – Agrandissement du stationnement
- **B.25** Site de garage Saint-Eustache – Installation d'une plate-forme Delta View

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD : 17,25 M$

- **B.27** Gare Vaudreuil – Aménagement permanent du stationnement
- **B.28** Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement
- **B.29** Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement
- **B.30** Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement
- **B.31** Allongement des quais – Phase III
- **B.32** Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires
- **B.33** Infrastructures pour un service accru à Hudson
- **B.34** Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures
- **B.35** Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME : 87,17 M$

- **B.41** Amélioration du service sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme
- **B.41a** Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal
- **B.41b** Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité
- **B.42** Gare Mirabel
- **B.43** Gare Vimont – Aménagements permanents et amélioration de l'accessibilité
- **B.44** Réfection de quais – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme
- **B.45** Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE : 51,80 M$

- **B.48** Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert
- **B.49** Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent
- **B.50** Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent
- **B.51** Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent
- **B.52** Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent
- **B.53** Ajout d'une troisième voie ferrée entre le site de garage Mont-Saint-Hilaire et la gare Mont-Saint-Hilaire
- **B.54** Ajout d'une troisième voie ferrée entre la gare Saint-Bruno et le triage Southwark

LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC : 23,70 M$

- **B.56** Amélioration des infrastructures ferroviaires
- **B.57** Gare Delson – Réaménagement du quai
- **B.58** Gare Lachine-Victoria
- **B.59** Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent
- **B.60** Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
- **B.61** Site de garage Delson-Candiac – Aménagement permanent du site
- **B.62** Gare Candiac – Aménagement permanent

C RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN AUTOBUS : 264,04 M$

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 100,60 M$

- C.3 Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus
- C.4 Stationnement Radisson – Agrandissement

AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX : 9,86 M$

- C.6 Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval
- C.7 Stationnement Terrebonne – Phases IV et V

AXES A-20 ET ROUTE 132 : 16,17 M$

- C.8 Terminus et stationnement Sainte-Julie
- C.9 Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles
- C.10 Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phases I et II
- C.11 Stationnement De Mortagne
- C.12 Stationnements incitatifs sur le territoire du CIT de Sorel-Varennes

AXES A-10 ET A-BONAVENTURE : 78,35 M$

- C.14 Corridor métropolitain Bonaventure
- C.15 Terminus et stationnement Brossard/Panama
- C.16 Stationnement Chevrier – Agrandissement
- C.17 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement
- C.18 Stationnement La Prairie – Agrandissement

AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL : 54,27 M$

- C.19 Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles
- C.20 Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles
- C.21 Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny
- C.22 Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 0,55 M$

- C.28 Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage

AUTRES INTERVENTIONS : 4,24 M$

- C.31 RTM-Autobus – Mesures préférentielles
- C.32 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation
- C.33 Stationnement Châteauguay – Agrandissement
- C.34 Stationnement Cartier – Agrandissement
- C.35 De la Concorde – Nouveau stationnement

D INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 20,55 M$

AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 15,57 M$

- D.5 Billetteries métropolitaines Cartier et Montmorency – Relocalisation et réaménagement
- D.6 Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable
- D.7 Intégration de l'information sur l'état du service en temps réel, en partenariat avec les AOT
- D.8 Affichage dynamique sur les quais dans les gares de trains
- D.9 Affichage dynamique à bord des trains
- D.10 Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains
- D.11 Modernisation du système de diffusion de messages vocaux dans les gares
- D.12 Systèmes d'affichage dynamique et d'aide à l'exploitation aux terminus Centre-ville et Longueuil
- D.13 Accès Internet à bord des trains de banlieue
- D.14 Programme d'ajout d'abris sur les quais des gares de trains de banlieue
- D.15 Programme d'ajout d'abris RTM-Autobus

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION : 4,98 M$

- D.22 Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS
- D.23 Implantation de systèmes de comptage automatique de personnes aux gares de trains
- D.24 Automatisation de la cueillette des données sur les locomotives diesel
- D.25 Automatisation de la cueillette des données sur les automotrices électriques
- D.26 Système informatique de suivi des actifs de transport

E ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE : 40,12 M$

- E.1 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Équipements métropolitains
- E.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Trains de banlieue

TABLEAU 1

Sommaire du Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011 de l'AMT

(en millions de $)	PROJETS EN COURS DÉPENSES AU 01/01/2009	2009-2010-2011 PROJETS AUTORISÉS	2009-2010-2011 PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION	TOTAL PROJETS 2009-2011	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS PROJETS AUTORISÉS	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION	TOTAL	%
A. RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS								
Réseau de métro	11 500,0	1 000,0	30 000,0	31 000,0	-	-	42 500,0	4,0%
Autres modes guidés	-	-	10 200,0	10 200,0	-	1 001 500,0	1 011 700,0	96,0%
TOTAL	**11 500,0**	**1 000,0**	**40 200,0**	**41 200,0**	**-**	**1 001 500,0**	**1 054 200,0**	**100,0%**
B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE								
Flotte de trains de banlieue et centres d'entretien	140 160,0	340 971,0	198 251,0	539 232,0	93 126,0	12 316,0	764 834,0	48,1%
Infrastructures communes	5 796,0	7 050,0	132 964,0	140 014,0	-	40 000,0	185 714,0	11,4%
Ligne Montréal/Deux-Montagnes	5 070,0	-	81 210,0	81 210,0	-	-	86 280,0	5,3%
Ligne Montréal/Exton-Rigaud	500,0	200,0	16 750,0	16 950,0	-	-	17 450,0	1,1%
Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	2 465,0	460,0	64 790,0	65 240,0	-	-	67 705,0	3,4%
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	3 365,0	980,0	48 435,0	49 335,0	-	-	52 700,0	3,2%
Ligne Montréal/Delson-Candiac	250,0	510,0	23 450,0	23 960,0	-	-	24 210,0	1,5%
Développement et consolidation du réseau								
Train de l'Est	37 000,0	353 000,0	-	353 000,0	-	-	390 000,0	23,9%
Autres	830,0	3 250,0	-	3 250,0	-	-	4 080,0	0,2%
TOTAL	**195 346,0**	**706 321,0**	**585 960,0**	**1 292 191,0**	**93 126,0**	**52 316,0**	**1 632 973,0**	**100,0%**
C. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN–AUTOBUS								
Infrastructures communes	1 100,0	1 700,0	100 100,0	101 800,0	-	-	102 900,0	38,2%
Axes A-25 et boulevard Pie-IX	1 355,0	290,0	8 500,0	8 790,0	-	-	10 055,0	3,7%
Axes A-20 et route 132	2 900,0	-	12 665,0	12 665,0	-	600,0	16 165,0	6,0%
Axes A-10 et A-Bonaventure	450,0	480,0	20 900,0	21 380,0	-	47 000,0	78 750,0	29,3%
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal	15 460,0	-	4 628,0	4 628,0	-	34 178,0	54 266,0	20,2%
Développement et consolidation du réseau	800,0	1 750,0	250,0	2 000,0	-	-	2 800,0	1,0%
Autres interventions	650,0	175,0	3 595,0	3 770,0	-	-	4 420,0	1,6%
TOTAL	**22 915,0**	**4 395,0**	**150 638,0**	**164 033,0**	**-**	**81 778,0**	**269 126,0**	**100,0%**
D. RÉNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE								
Amélioration de l'information et des services offerts à la clientèle	1 988,0	912,0	14 050,0	14 962,0	-	-	16 950,0	31,6%
Système d'aide à l'exploitation	15 185,0	16 174,0	4 255,0	20 429,0	-	-	35 614,0	68,4%
TOTAL	**19 173,0**	**17 086,0**	**18 305,0**	**35 391,0**	**-**	**-**	**53 564,0**	**100,0%**
E. ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE								
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	717,0	-	21 230,0	21 230,0	-	18 178,0	40 125,0	100,0%
TOTAL	**717,0**	**-**	**21 230,0**	**21 230,0**	**-**	**18 178,0**	**40 125,0**	**100,0%**
F. SÛRETÉ ET SÉCURITÉ								
Sûreté et sécurité	3 712,0	5 914,0	-	5 914,0	-	-	9 626,0	100,0%
TOTAL	**3 712,0**	**5 914,0**	**-**	**5 914,0**	**-**	**-**	**9 626,0**	**100,0%**
TOTAL GLOBAL	**252 867,0**	**734 508,0**	**826 231,0**	**1 560 769,0**	**93 126,0**	**1 153 772,0**	**3 009 743,0**	**100,0%**

Synthèse du PTI 2009-2010-2011

Le Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2009-2010-2011 et années ultérieures présente des investissements totaux de 3 059,74 **M$**, soit 1 034,22 **M$** pour les projets autorisés et 2 025,52 **M$** de projets à l'étude aux fins d'autorisation. Le budget des projets pour 2009 est de 611,75 **M$**, dont 298,88 **M$** à l'étude aux fins d'autorisation. Certains projets comportent des engagements ultérieurs à 2011, totalisant des investissements projetés de 1 246,90 **M$**. Ces projets sont dédiés au métro et aux autres modes guidés, au réseau de trains de banlieue, au réseau de transport métropolitain-autobus, ainsi qu'aux volets innovations et améliorations des services offerts à la clientèle, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, et sûreté et sécurité.

Les subventions accordées antérieurement par le MTQ ont permis à l'AMT de réaliser ou d'amorcer de nombreux projets. Le PTI 2009-2010-2011 met l'accent sur le développement à long terme des services de transport métropolitain.

Pour 2009, l'AMT prévoit des contributions municipales de 31,18 M$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 7,7 % par rapport au budget 2008. Elles serviront à financer la part payable par ce Fonds. Ces augmentations découlent de la hausse importante du rôle d'évaluation foncière. Pour la majorité des projets, le MTQ assume 75 % des coûts en vertu du programme d'aide et l'AMT ou d'autres partenaires en assument la différence.

Pour 2010, l'AMT prévoit que des contributions municipales de 33,41 M$ seront versées au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 7,2 % par rapport au budget 2009.

Tableau 2

Évaluation des contributions municipales en fonction de la richesse foncière uniformisée (RFU)

(en milliers de $)	PRÉVISION 2010 $	%	BUDGET 2009 $	%	BUDGET 2008 $	%	VARIATION 2010 vs 2009	VARIATION 2009 vs 2008
Conseil d'agglomération de Montréal	19 733	59,1%	17 834	57,2%	16 936	58,5%	5,0%	5,3%
Conseil d'agglomération de Longueuil	3 431	10,3%	3 110	10,0%	2 788	9,6%	10,3%	11,5%
Ville de Laval	3 196	9,6%	2 960	9,5%	2 723	9,4%	8,0%	8,7%
Couronne sud	2 763	8,3%	2 509	8,0%	2 256	7,8%	10,1%	11,2%
Couronne nord	4 428	13,3%	3 990	12,8%	3 553	12,3%	11,0%	12,3%
Couronne ouest	861	2,6%	775	2,5%	689	2,4%	11,1%	12,5%
TOTAL	33 412	100,0%	31 178	100,0%	28 945	100,0%	7,2%	7,7%

TABLEAU 3

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

A. RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2009	2009	2010	2011	TOTAL 2009-2010-2011	APRÈS 31-12-2011	TOTAL
RÉSEAU DE MÉTRO									
PROJET AUTORISÉ									
A.1 Ligne 2 orange – [illegible] terminus Cartier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
A.2 Bureau de projet – Développement du réseau de métro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]
A.3 Ligne 2 orange – Station Montmorency – [illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
TOTAL			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]
AUTRES MODES GUIDÉS									
PROJET À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
A.4 Bureau de projet – Développement d'un réseau de [illegible] – SLR	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL			0.0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2009	2009	2010	2011	TOTAL 2009-2010-2011	APRÈS 31-12-2011	TOTAL
FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN									
PROJETS AUTORISÉS									
B.1 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
B.2 Acquisition de [illegible] voitures passagers [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
B.3 Acquisition de [illegible] locomotives [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
B.4 Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
B.5 [illegible] des voitures passagers de série [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]
B.6 [illegible] des voitures [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
B.7 [illegible] de 25 voitures et 7 locomotives	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
TOTAL			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
INFRASTRUCTURES COMMUNES									
PROJETS AUTORISÉS									
B.8 Amélioration de la circulation ferroviaire sur le réseau du CFCP – Étude	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
B.9 Réparations majeures – Trains (cinq lignes)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
B.10 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
B.11a [illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
B.11b [illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]
B.12a [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
B.12b [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
B.13 [illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]
B.14 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]
B.15 [illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	[illegible]	[illegible]
TOTAL			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES									
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
B.16 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]
B.17 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]
B.18 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
B.19 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]
B.20 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
B.21 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
B.22 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
B.23 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
B.24 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
B.25 [illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]	0.0	[illegible]
TOTAL			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.0	[illegible]

Note : En négociation

TABLEAU 3 (SUITE)

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2009	2009	2010	2011	TOTAL 2009-2010-2011	APRÈS 31-12-2011	TOTAL
LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD									
PROJET AUTORISÉ									
B.26 Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché	n/d	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
B.27 Gare Vaudreuil – Aménagement permanent du stationnement	n/d	75%	0.0	1 100.0	1 500.0	400.0	3 000.0	0.0	3 000.0
B.28 Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement	1250-1001	75%	190.0	900.0	0.0	0.0	900.0	0.0	1 090.0
B.29 Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement	1200-1002	75%	50.0	400.0	0.0	0.0	400.0	0.0	450.0
B.30 Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement	1200-1003	75%	50.0	150.0	0.0	0.0	150.0	0.0	200.0
B.31 Allongement des quais – Phase II	1200-4511 (cedar)	75%	150.0	4 650.0	450.0	0.0	5 100.0	0.0	5 250.0
B.32 Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires	1200-5001	75%	30.0	2 000.0	0.0	0.0	2 000.0	0.0	2 030.0
B.33 Infrastructures pour un service accru à Hudson	5000-0002	75%	120.0	1 750.0	1 600.0	0.0	3 350.0	0.0	3 470.0
B.34 Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures	1200-4512	0%	0.0	750.0	0.0	0.0	750.0	0.0	750.0
B.35 Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2	n/d	75%	0.0	500.0	0.0	0.0	500.0	0.0	500.0
TOTAL			**[illegible]**	**[illegible]**	**3 550.0**	**400.0**	**[illegible]**	**0.0**	**[illegible]**
LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME									
PROJETS AUTORISÉS									
B.36 Gare Blainville – Agrandissement du stationnement – Étude	n/d	0%	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0
B.37 Gare Sainte-Thérèse – Agrandissement du stationnement – Étude	n/d	0%	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0
B.38 Gare Rosemère – Agrandissement du stationnement – Étude	n/d	0%	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0
B.39 Gare Rosemère – Amélioration de l'accessibilité – Étude	n/d	0%	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
B.40 Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude	1100-0002	0%	90.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	290.0
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
B.41a Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal	5000-0013	75%	500.0	2 230.0	14 500.0	35 000.0	51 730.0	0.0	52 230.0
B.41b Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité	n/d	75%	400.0	1 950.0	8 000.0	10 000.0	19 950.0	0.0	20 350.0
B.42 Gare Mirabel	1000-4502	75%	275.0	2 500.0	0.0	0.0	2 500.0	0.0	2 775.0
B.43 Gare Vimont – Aménagements permanents et amélioration de l'accessibilité	1300-1003	70%	1 200.0	7 550.0	0.0	0.0	7 550.0	0.0	8 750.0
B.44 Réfection de quais – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	n/d	75%	0.0	950.0	620.0	0.0	1 570.0	0.0	1 570.0
B.45 Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement	n/d	75%	0.0	1 465.0	0.0	0.0	1 465.0	0.0	1 465.0
TOTAL			**2 465.0**	**[illegible]**	**23 120.0**	**45 000.0**	**[illegible]**	**0.0**	**[illegible]**
LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE									
PROJETS AUTORISÉS									
B.46 Site de garage Mont-Saint-Hilaire – Équipements permanents pour contrer les déversements accidentels	n/d	0%	0.0	500.0	0.0	0.0	500.0	0.0	500.0
B.47 Amélioration de la circulation ferroviaire entre la Gare Centrale et Mont-Saint-Hilaire – Étude	n/d	0%	0.0	400.0	0.0	0.0	400.0	0.0	400.0
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
B.48 Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert	1400-4511	75%	2 185.0	6 315.0	0.0	0.0	6 315.0	0.0	8 500.0
B.49 Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent	1400-4510	75%	150.0	1 500.0	4 350.0	500.0	6 350.0	0.0	6 500.0
B.50 Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent	1400-4515	75%	100.0	2 900.0	0.0	0.0	2 900.0	0.0	3 000.0
B.51 Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent	1400-4513	75%	180.0	3 320.0	0.0	0.0	3 320.0	0.0	3 500.0
B.52 Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	1400-4514	75%	250.0	3 750.0	0.0	0.0	3 750.0	0.0	4 000.0
B.53 Ajout d'une troisième voie ferrée entre le site de garage Mont-Saint-Hilaire et la gare Mont-Saint-Hilaire	1400-5002	75%	500.0	6 300.0	0.0	0.0	6 300.0	0.0	6 800.0
B.54 Ajout d'une troisième voie ferrée entre la gare Saint-Bruno et la jonction Southwark	n/d	75%	0.0	500.0	6 500.0	12 500.0	19 500.0	0.0	19 500.0
TOTAL			**3 365.0**	**[illegible]**	**10 850.0**	**13 000.0**	**[illegible]**	**0.0**	**[illegible]**
LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC									
PROJET AUTORISÉ									
B.55 Augmentation de service – Ligne Montréal/Delson-Candiac	n/d	0%	0.0	510.0	0.0	0.0	510.0	0.0	510.0
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
B.56 Amélioration des infrastructures ferroviaires	1500-8501	75%	0.0	2 000.0	4 000.0	0.0	6 000.0	0.0	6 000.0
B.57 Gare Delson – Réaménagement du quai	1500-4503	75%	50.0	200.0	750.0	0.0	950.0	0.0	1 000.0
B.58 Gare Lachine Victoria	n/d	75%	0.0	700.0	4 300.0	0.0	5 000.0	0.0	5 000.0
B.59 Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent	1500-4506	75%	0.0	1 000.0	1 000.0	0.0	2 000.0	0.0	2 000.0
B.60 Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent	1500-4504	75%	0.0	1 000.0	1 000.0	0.0	2 000.0	0.0	2 000.0
B.61 Site de garage Delson-Candiac – Aménagement permanent du site	1500-4500	75%	200.0	4 800.0	700.0	0.0	5 500.0	0.0	5 700.0
B.62 Gare Candiac – Aménagement permanent	1500-4505	75%	0.0	1 000.0	1 000.0	0.0	2 000.0	0.0	2 000.0
TOTAL			**250.0**	**11 210.0**	**12 750.0**	**0.0**	**23 960.0**	**0.0**	**24 210.0**
DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU									
PROJETS AUTORISÉS									
B.63 Train de l'Est	1900-1901	75%	37 000.0	159 000.0	157 000.0	37 000.0	353 000.0	0.0	390 000.0
B.64 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau vers le centre-ville	1200-8001	0%	100.0	600.0	500.0	0.0	1 100.0	0.0	1 200.0
B.65 Desserte secteur de L'Assomption – Étude d'opportunité	1000-8001	0%	250.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	350.0
B.66 Desserte secteur Montréal/Chambly – Études d'opportunité et de marché	1400-8003	0%	100.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	200.0
B.67 Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité	n/d	0%	100.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	200.0
B.68 Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité	n/d	0%	0.0	700.0	0.0	0.0	700.0	0.0	700.0
B.69 Développement du réseau de trains de banlieue – Études	5000-8012	0%	200.0	400.0	300.0	300.0	1 000.0	0.0	1 200.0
B.70 Desserte secteur Châteauguay Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité	n/d	0%	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
TOTAL			**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**0.0**	**[illegible]**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE			**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**

TABLEAU 3 (SUITE)

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

C. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTO (%)	AVANT 01-01-2009	2009	2010	2011	TOTAL 2009-2010-2011	APRÈS 31-12-2011	TOTAL
INFRASTRUCTURES COMMUNES									
PROJET AUTORISÉ									
C.1 Stationnement Radisson – Élagage du stationnement – Étude	nd	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
C.2 Entretien majeur des équipements métropolitains	nd	0%	600.0	750.0	500.0	250.0	1 500.0	0.0	2 100.0
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
C.3 Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus	2000-8000	75%	500.0	50 000.0	48 500.0	1 000.0	99 500.0	0.0	100 000.0
C.4 Stationnement Radisson – Agrandissement	nd	75%	0.0	600.0	0.0	0.0	600.0	0.0	600.0
TOTAL			**1 100.0**	**51 550.0**	**47 000.0**	**1 250.0**	**101 800.0**	**0.0**	**102 900.0**
AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX									
PROJET AUTORISÉ									
C.5 Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs	2000-8000	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
C.6 Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval	2000-2033	75%	1 300.0	1 300.0	500.0	0.0	1 800.0	0.0	3 100.0
C.7 Stationnement Terrebonne – Phases IV et V	nd	75%	0.0	1 000.0	4 500.0	500.0	6 700.0	0.0	6 700.0
TOTAL			**1 300.0**	**2 700.0**	**5 100.0**	**500.0**	**8 700.0**	**0.0**	**10 000.0**
AXES A-20 ET ROUTE 132									
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
C.8 Terminus et stationnement Sainte-Julie	2000-1010	69%	1 350.0	5 790.0	0.0	0.0	5 790.0	0.0	7 040.0
C.9 Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles	2000-2014	75%	375.0	300.0	0.0	2 200.0	2 500.0	0.0	2 875.0
C.10 Voie réservée aux Cousineau/Chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phases I et II	2000-2002/2003	75%	1 275.0	725.0	0.0	2 450.0	3 175.0	0.0	4 450.0
C.11 Stationnement De Montagne	2000-1027	75%	0.0	0.0	200.0	200.0	400.0	600.0	1 000.0
C.12 Stationnements incitatifs sur le territoire du CIT de Sorel-Varennes	2000-1023	75%	0.0	600.0	0.0	0.0	600.0	0.0	600.0
TOTAL			**2 900.0**	**7 815.0**	**200.0**	**4 850.0**	**12 865.0**	**600.0**	**15 865.0**
AXES A-10 ET A-BONAVENTURE									
PROJET AUTORISÉ									
C.13 Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études	2000-2005	0%	0.0	400.0	0.0	0.0	400.0	0.0	400.0
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
C.14 Corridor métropolitain Bonaventure	nd	75%	0.0	1 500.0	6 500.0	10 000.0	18 000.0	47 000.0	65 000.0
C.15 Terminus et stationnement Brossard/Panama	2000-1514	75%	300.0	500.0	3 600.0	4 100.0	8 200.0	0.0	8 500.0
C.16 Stationnement Chevrier – Agrandissement	nd	75%	0.0	1 500.0	0.0	0.0	1 500.0	0.0	1 500.0
C.17 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement	2000-1024	75%	150.0	0.0	1 700.0	1 150.0	2 850.0	0.0	3 000.0
C.18 Stationnement La Prairie – Agrandissement	nd	75%	0.0	300.0	0.0	0.0	300.0	0.0	300.0
TOTAL			**450.0**	**4 200.0**	**11 800.0**	**15 250.0**	**31 250.0**	**47 000.0**	**78 700.0**
AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL									
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
C.19 Stationnement et terminus Sherbrooke-Est – Secteur Pointe-aux-Trembles	2000-1013	75%	2 580.0	2 790.0	0.0	0.0	2 790.0	0.0	5 790.0
C.20 Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles	2000-2021	75%	30.0	1 130.0	0.0	0.0	1 130.0	0.0	1 160.0
C.21 Stationnement Pie-Nord-Est – Place Repentigny	2000-1015	75%	60.0	600.0	0.0	0.0	600.0	0.0	660.0
C.22 Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre	2000-2015	75%	13 350.0	200.0	0.0	0.0	200.0	34 178.0	47 728.0
TOTAL			**15 490.0**	**4 620.0**	**0.0**	**0.0**	**4 620.0**	**34 178.0**	**54 288.0**
DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU									
PROJETS AUTORISÉS									
C.23 Développement du RTM Autobus – Études particulières	nd	0%	200.0	250.0	210.0	250.0	750.0	0.0	950.0
C.24 Mesures préférentielles actives pour autobus – Étudier de caractériser des axes à déplacements métropolitains	nd	0%	150.0	500.0	0.0	0.0	500.0	0.0	650.0
C.25 Voie réservée route 116 – Étude	nd	0%	0.0	150.0	0.0	0.0	150.0	0.0	150.0
C.26 Mesures préférentielles A-40 – Secteurs L'Assomption et est de l'Île de Montréal – Étude	nd	0%	0.0	150.0	0.0	0.0	150.0	0.0	150.0
C.27 Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Île Sainte-Laurent – Étude	nd	0%	0.0	150.0	0.0	0.0	150.0	0.0	150.0
PROJET À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
C.28 Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage	2000-8003	75%	300.0	250.0	0.0	0.0	250.0	0.0	550.0
TOTAL			**650.0**	**1 650.0**	**210.0**	**250.0**	**2 110.0**	**0.0**	**2 760.0**
AUTRES INTERVENTIONS									
PROJETS AUTORISÉS									
C.29 Agrandissement du stationnement Namur – Étude	nd	0%	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
C.30 Stationnement Mercier A-30/rue Beauchemin – Étude	nd	0%	0.0	75.0	0.0	0.0	75.0	0.0	75.0
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
C.31 RTM Autobus – Mesures préférentielles	nd	75%	200.0	675.0	600.0	700.0	1 975.0	0.0	2 175.0
C.32 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation	2000-1517	75%	300.0	400.0	0.0	0.0	400.0	0.0	700.0
C.33 Stationnement Châteauguay – Agrandissement	nd	75%	0.0	400.0	0.0	0.0	400.0	0.0	400.0
C.34 Stationnement Cartier – Agrandissement	nd	75%	0.0	420.0	0.0	0.0	420.0	0.0	420.0
C.35 De la Concorde – Nouveau stationnement	nd	75%	150.0	400.0	0.0	0.0	400.0	0.0	550.0
TOTAL			**650.0**	**2 470.0**	**600.0**	**700.0**	**3 770.0**	**0.0**	**4 420.0**
TOTAL – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS			**22 315.0**	**75 113.0**	**64 910.0**	**24 950.0**	**164 963.0**	**81 778.0**	**269 056.0**

TABLEAU 3 (SUITE)

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

D. INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2009	2009	2010	2011	TOTAL 2009-2010-2011	APRÈS 31-12-2011	TOTAL
AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE									
PROJETS AUTORISÉS									
D.1 Information Internet et calculateur de trajets métropolitains	n/d	0%	63.0	162.0	0.0	0.0	162.0	0.0	225.0
D.2 Information téléphonique et bases de données informatives	n/d	0%	400.0	350.0	0.0	0.0	350.0	0.0	750.0
D.3 Normalisation de la signalisation d'achalandage aux sites de l'AMT – Étude	n/d	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
D.4 Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon	5000-9010	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
D.5 Billetteries métropolitaines Cartier et Montmorency – Relocalisation et réaménagement	n/d	75%	0.0	500.0	0.0	0.0	500.0	0.0	500.0
D.6 Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable	n/d	0%	300.0	500.0	0.0	0.0	500.0	0.0	800.0
D.7 Intégration de l'information sur l'état du service en temps réel, en partenariat avec les AOT	2000-2035	75%	0.0	200.0	200.0	200.0	600.0	0.0	600.0
D.8 Affichage dynamique sur les quais dans les gares de trains	5100-1500	70%	575.0	1 680.0	550.0	0.0	2 230.0	0.0	2 805.0
D.9 Affichage dynamique à bord des trains	n/d	75%	0.0	200.0	1 500.0	500.0	2 200.0	0.0	2 200.0
D.10 Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains	n/d	75%	200.0	500.0	0.0	0.0	500.0	0.0	700.0
D.11 Modernisation du système de diffusion de messages vocaux dans les gares	n/d	75%	200.0	120.0	0.0	0.0	120.0	0.0	320.0
D.12 Systèmes d'affichage dynamique et d'aide à l'exploitation aux terminus Centre-ville et Longueuil	n/d	75%	200.0	800.0	0.0	0.0	800.0	0.0	1 000.0
D.13 Accès Internet à bord des trains de banlieue	n/d	75%	0.0	1 200.0	600.0	0.0	1 800.0	0.0	1 800.0
D.14 Programme d'appui d'abris sur les quais des gares de trains de banlieue	1300-4517	75%	0.0	1 000.0	1 000.0	1 200.0	3 200.0	0.0	3 200.0
D.15 Programme d'appui d'abris RTM-Autobus	n/d	75%	0.0	500.0	500.0	500.0	1 500.0	0.0	1 500.0
TOTAL			**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**14 862,0**	**0,0**	**[illegible]**
SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION									
PROJETS AUTORISÉS									
D.16 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes	5000-0080	75%	15 300.0	4 224.0	2 375.0	0.0	6 599.0	0.0	21 899.0
D.17 Automatisation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales	n/d	0%	105.0	250.0	0.0	0.0	250.0	0.0	355.0
D.18 Implantation de systèmes de perception aux gares – Étude	n/d	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
D.19 Utilisation et déploiement des réseaux de communication externes existants – Étude	n/d	0%	50.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	100.0
D.20 Implantation d'un progiciel d'aide à l'exploitation – Étude	n/d	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
D.21 Refonte de l'infrastructure aux technologies de l'information	5100-1500	0%	0.0	2 560.0	3 345.0	2 470.0	8 375.0	0.0	8 375.0
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
D.22 Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS	5100-1505	75%	550.0	1 150.0	500.0	0.0	1 650.0	0.0	2 200.0
D.23 Implantation de systèmes de comptage automatique de personnes aux gares de trains	n/d	75%	100.0	750.0	330.0	0.0	1 080.0	0.0	1 180.0
D.24 Automatisation de la cueillette des données sur les locomotives diesel	n/d	75%	0.0	275.0	0.0	0.0	275.0	0.0	275.0
D.25 Automatisation de la cueillette de données sur les automotrices électriques	n/d	75%	80.0	450.0	0.0	0.0	450.0	0.0	530.0
D.26 Système informatique de suivi des actifs de transport	n/d	75%	0.0	[illegible]	500.0	200.0	800.0	0.0	800.0
TOTAL			**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**0,0**	**36 614,0**
TOTAL – INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES			**18 133,0**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**35 391,0**	**0,0**	**[illegible]**

E. ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2009	2009	2010	2011	TOTAL 2009-2010-2011	APRÈS 31-12-2011	TOTAL
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION									
E.1 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Équipements métropolitains	5600-1500	75%	300.0	300.0	5 500.0	430.0	6 230.0	0.0	6 530.0
E.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Trains de banlieue	5600-4505	75%	417.0	5 000.0	5 000.0	5 000.0	15 000.0	18 170.0	[illegible]
TOTAL – ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE			**717,0**	**5 300,0**	**10 500,0**	**5 430,0**	**21 230,0**	**18 170,0**	**40 117,0**

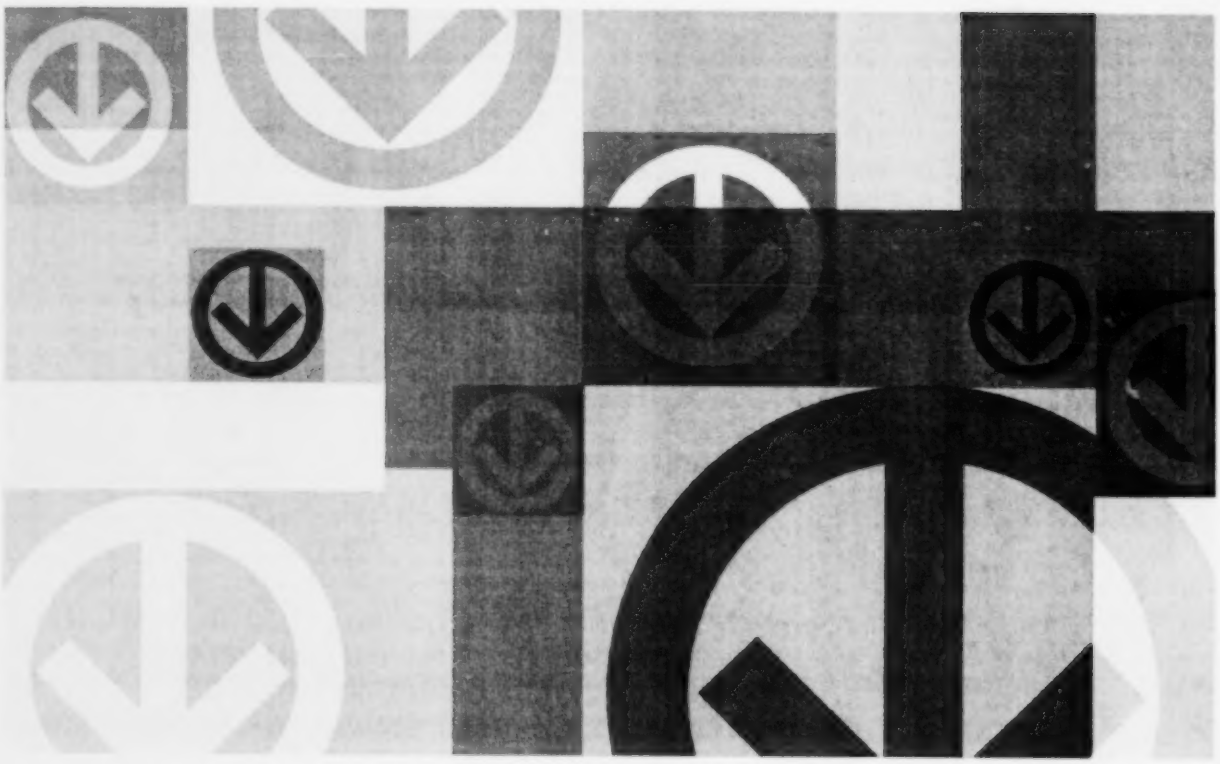
F. SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2009	2009	2010	2011	TOTAL 2009-2010-2011	APRÈS 31-12-2011	TOTAL
PROJETS AUTORISÉS									
F.1 Amélioration des mesures de sûreté et de sécurité	2900-2037	0%	[illegible]	2 950.0	1 900.0	200.0	5 050.0	0.0	6 700.0
F.2 Contrôle informatique et physique d'accès et d'identité de tous les employés	5000-0018	0%	64.0	16.0	0.0	0.0	16.0	0.0	80.0
F.3 Radiocommunications – Tunnel Mont-Royal – Étude	n/d	0%	0.0	300.0	0.0	0.0	300.0	0.0	300.0
F.4 Bornes d'identification de véhicules – Étude	n/d	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
F.5 Technologie et vidéosurveillance	5800-0023	0%	1 858.0	328.0	0.0	0.0	328.0	0.0	2 186.0
F.6 Autres projets spécifiques	5800-0024	0%	140.0	20.0	0.0	0.0	20.0	0.0	160.0
TOTAL – SÛRETÉ ET SÉCURITÉ			**[illegible]**	**3 814,0**	**1 900,0**	**200,0**	**5 914,0**	**0,0**	**[illegible]**
TOTAL PROJETS AUTORISÉS			**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**148 751,0**	**734 550,0**	**[illegible]**	**[illegible]**
TOTAL PROJETS À L'ÉTUDES AUX FINS D'AUTORISATION			**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**
GRAND TOTAL PTI			**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**

Projets autorisés – Projets en attente d'autorisation (nouvelles initiatives de l'AMT)

A. Réseau de métro et autres modes guidés	19
B. Réseau de trains de banlieue	31
C. Réseau de transport métropolitain-Autobus	89
D. Innovations et améliorations des services offerts à la clientèle	125
E. Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	143
F. Sûreté et sécurité	147

A. RÉSEAU DE MÉTRO
ET AUTRES MODES GUIDÉS

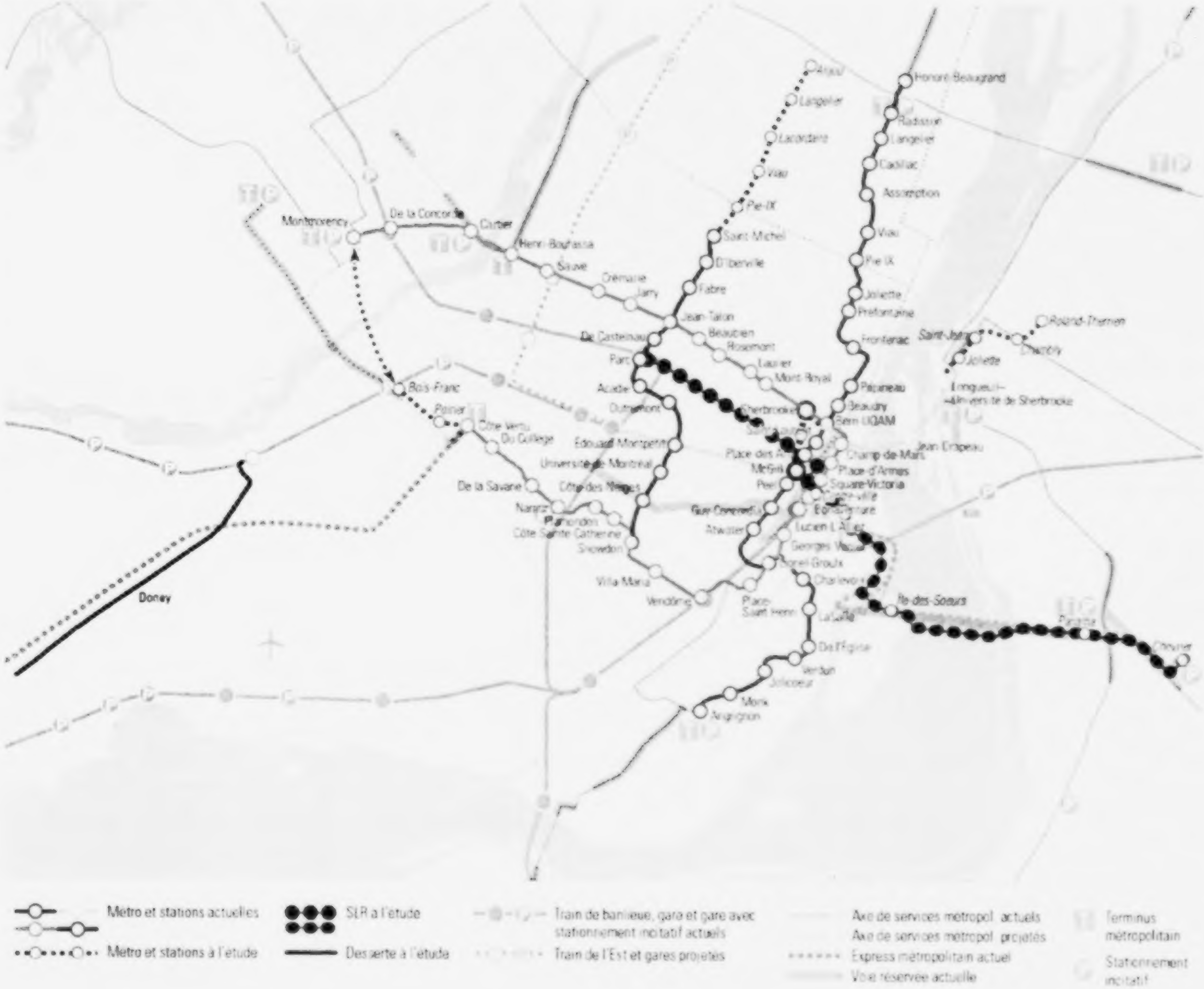


Conformement a sa vision stratégique de développement des équipements et des services de transport collectif pour soutenir la vitalité économique et la qualité de vie dans la région métropolitaine de Montreal, l'AMT souhaite bonifier le réseau métropolitain de modes lourds, qui constituera l'ossature de tout le réseau de transport collectif de la région.

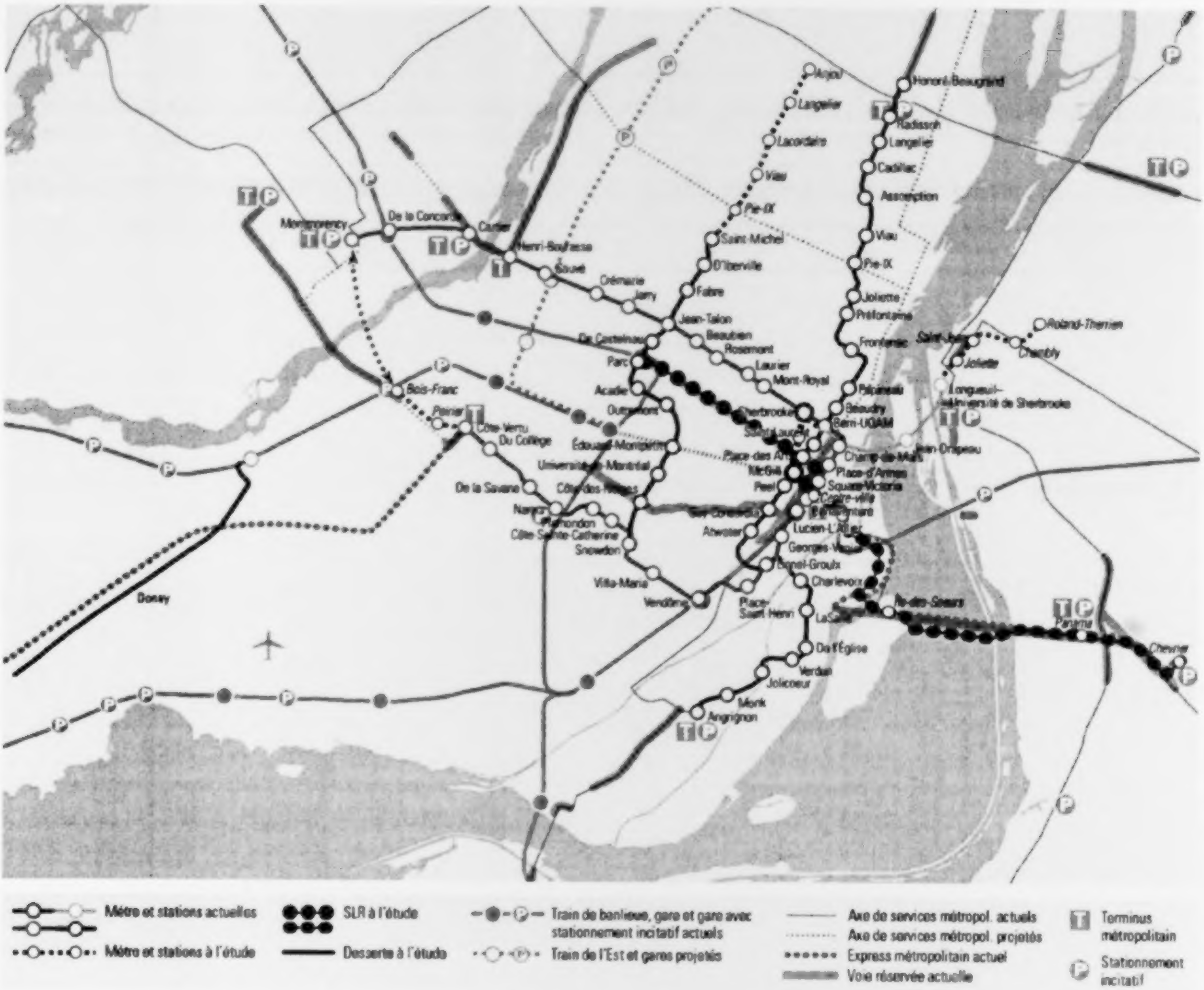
Les modes lourds exercent un attrait indéniable auprès de la clientèle. Cet attrait envers les modes intermédiaires et lourds est également perceptible dans les nombreuses requêtes de divers groupes et acteurs de la scène politique en faveur du prolongement de lignes du métro et l'implantation de tramways dans la région métropolitaine. Le développement de ces modes répond à un besoin croissant de la clientèle et permettra d'augmenter l'achalandage en transport collectif.

Les grands projets de développement des infrastructures requièrent cependant des investissements importants qui se chiffrent en milliards de dollars pour le maintien, la réfection, le remplacement ou l'accroissement d'infrastructures ou de matériel roulant actuellement utilisé dans les réseaux de transport collectif existants. L'AMT entend poursuivre les différentes études nécessaires (concept, tracé, analyse, coût/bénéfice, analyse économique, avant-projet et autres) en mettant en place deux nouveaux bureaux de projet, soit le bureau de projet pour le développement du réseau de métro et le bureau de projet du développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR.

Le financement de tels projets d'infrastructures majeures doit toutefois faire l'objet d'ententes particulières entre les différents paliers gouvernementaux. L'AMT continuera les représentations pour un financement accéléré des modes lourds et intermédiaires.


Honoré-Beaugrand
Radisson
Langelier
Cadillac
Assomption
Viau
Pie-IX
Joliette
Préfontaine
Frontenac
Papineau
Beaudry
Berri-UQAM
Anjou
Lacordaire
Saint-Michel
D'Iberville
Fabre
Jean-Talon
Beaubien
Rosemont
Laurier
Mont-Royal
Sherbrooke
Montmorency
De la Concorde
Cartier
Henri-Bourassa
Sauve
Crémazie
Jarry
De Castelnau
Parc
Acadie
Outremont
Bois-Franc
Poirier
Côte-Vertu
Du Collège
De la Savane
Édouard-Montpetit
Université-de-Montréal
Côte-des-Neiges
Namur
Plamondon
Côte-Sainte-Catherine
Snowdon
Villa-Maria
Vendôme
Place-Saint-Henri
Guy-Concordia
Atwater
Peel
McGill
Lucien-L'Allier
Georges-Vanier
Charlevoix
LaSalle
De l'Église
Verdun
Jolicoeur
Monk
Angrignon
Champ-de-Mars
Place-d'Armes
Square-Victoria
Jean-Drapeau
Île-des-Soeurs
Saint-Jean
Roland-Therrien
Chambly
Longueuil–Université-de-Sherbrooke
Dorval
Métro et stations actuelles
Métro et stations à l'étude
SLR à l'étude
Desserte à l'étude
Train de banlieue, gare et gare avec stationnement incitatif actuels
Train de l'Est et gares projetés
Axe de services métropol. actuels
Axe de services métropol. projetés
Express métropolitain actuel
Voie réservée actuelle
Terminus métropolitain
Stationnement incitatif

A


Métro et stations actuelles
Métro et stations à l'étude
SLR à l'étude
Desserte à l'étude
Train de banlieue, gare et gare avec stationnement incitatif actuels
Train de l'Est et gares projetés
Axe de services métropol. actuels
Axe de services métropol. projetés
Express métropolitain actuel
Voie réservée actuelle
Terminus métropolitain
Stationnement incitatif

RÉSEAU DE MÉTRO

Le réseau de métro constitue l'épine dorsale du système de transport collectif dans la région de Montréal. Or, la majorité des équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur vie utile et la plupart des infrastructures n'ont pas été remises à neuf depuis leur mise en service. De plus, le parc de voitures de métro a plus de 36 ans d'âge moyen. La rénovation du réseau existant, sa consolidation et son développement constituent donc des enjeux majeurs pour assurer des déplacements en transport collectif fiables, efficaces et de qualité tant aux personnes vivant à Montréal qu'à celles résidant à l'extérieur de l'île.

En vertu d'une entente d'une durée de cinq ans (2007-2011) conclue le 23 février 2007 entre le conseil de la CMM, le gouvernement du Québec (décret n° 1093-2007) et les municipalités de la CMM, les parties reconnaissent le rayonnement métropolitain du métro. Elles ont convenu de partager, pour la période concernée par l'entente, le déficit moyen annuel du réseau de métro (incluant le service de dette) évalué à 31,0 M$ (excluant la contribution de 8,0 M$ du gouvernement du Québec).

L'ouverture, en avril 2007, des trois nouvelles stations de métro (Cartier, De La Concorde et Montmorency), dans le cadre du prolongement du métro à Laval, a clairement mis de l'avant l'engouement et une fréquentation de la population au-delà des projections pour ce type de desserte. Les besoins en mobilité de la région métropolitaine sont en croissance et le développement du réseau du métro permettra de répondre en partie aux besoins de la clientèle. Pour ce faire, l'AMT créera un bureau de projet pour étudier les opportunités de développement du réseau de métro.

PROJET AUTORISÉ

A.1 Ligne 2 orange – Amélioration de l'accessibilité piétonnière au terminus Cartier

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

A.2 Bureau de projet – Développement du réseau de métro

A.3 Ligne 2 orange – Station Montmorency – Étagement du stationnement actuel

PROJET AUTORISÉ

A.1 Ligne 2 orange – Amélioration de l'accessibilité piétonnière au terminus Cartier

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

A.2 Bureau de projet – Développement du réseau de métro

A.3 Ligne 2 orange – Station Montmorency – Étagement du stationnement actuel

PROJET AUTORISÉ

A.1 Ligne 2 orange – Amélioration de l'accessibilité piétonnière au terminus Cartier

(VILLE DE LAVAL)

Réf. 3101-7001

Le projet consiste en la construction d'un édicule secondaire à la station Cartier. Cet édicule sera localisé dans l'actuel parc municipal des Libellules, au-delà du carrefour très achalandé des boulevards Cartier et des Laurentides et de l'accès au pont Viau. Il sera situé à environ 120 mètres de l'édicule principal. Près de la moitié de l'édicule sera conçue de pièces préfabriquées afin de permettre une construction rapide dans ce carrefour stratégique. La réalisation de cet édicule avait été reportée lors de la planification générale du projet.

L'aménagement comprendra un édicule d'accès et un tunnel de raccordement au palier intermédiaire de la station principale, des chemins piétonniers et des supports à vélos. Aucun quai d'autobus n'y sera logé. La conception de l'édicule satisfera les besoins actuels d'opération et de sécurité de la Société de transport de Montréal (STM), de la Ville de Laval et de l'AMT, qui demeurera propriétaire des espaces extérieurs.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
11,400	1,000	-	-	-	**12,400**	-	12,400	-

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

A.2 Bureau de projet – Développement du réseau de métro

Réf. n/d

L'ouverture, en avril 2007, du prolongement du métro à Laval a mis en lumière la réponse positive ainsi que l'engouement de la population pour ce type de desserte. Les besoins en mobilité de la région sont en croissance et le déploiement de nouveaux modes lourds constitue, malgré leurs coûts initiaux, une solution prometteuse et rentable à long terme. La mise sur pied d'un bureau de projet sur les futurs prolongements permettra à l'AMT et à ses partenaires publics et privés d'identifier de nouveaux tracés et de terminer les études en cours. Les compétences acquises avec le prolongement du métro de Laval seront mises à profit dans le déploiement du bureau de projet.

Ligne 5 bleue – Étude de prolongement vers Pie IX, Viau et Anjou

La ligne 5 bleue du métro de Montréal se termine présentement au boulevard Saint-Michel à l'est (station Saint-Michel) dans l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. Afin d'accroître l'accessibilité au réseau du métro et de favoriser la correspondance avec la future voie réservée dans l'axe Pie-IX, l'AMT désire examiner la possibilité de prolonger la ligne 5 bleue vers les boulevards Pie-IX et Viau (possibilité de deux stations), qui constitue l'axe de transport collectif le plus achalandé à l'est de la ligne 2 orange. L'étude mettra à jour les analyses déjà réalisées par l'AMT en 2000, dans la perspective d'un éventuel prolongement vers l'arrondissement Anjou. Une nouvelle estimation de l'achalandage sera réalisée à partir des données de l'enquête Origine-Destination 2008 et les estimations des coûts seront revues en fonction des données provenant du prolongement de la ligne 2 orange à Laval.

Ligne 2 orange – Étude de prolongement vers Bois-Franc et Montmorency

Le prolongement de la ligne 2 orange vise à mieux desservir par le métro les arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, ainsi que le nord-ouest de l'île de Montréal, le parc industriel et technologique de Saint-Laurent et l'ouest de Laval. Le projet consiste, dans un premier temps, à prolonger le métro vers la gare Bois-Franc, située sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes. Ce prolongement favorisera la correspondance entre ces deux modes, permettant ainsi d'offrir davantage d'options à la clientèle. Dans un deuxième temps, la possibilité de prolonger la ligne de Bois-Franc vers Montmorency sera étudiée. Cette étude vise à remettre à jour les analyses déjà effectuées dans ce projet, en tenant compte de l'évolution récente de l'offre et de la demande de transport dans le secteur et la mise en service du prolongement de la ligne 2 orange à Laval.

Ligne 4 jaune – Étude de prolongement sur le territoire de Longueuil – Étude de prolongement vers le centre-ville de Montréal

La ligne 4 jaune compte présentement une seule station sur la couronne sud : Longueuil–Université de Sherbrooke. Afin d'accroître l'accessibilité au réseau de métro, l'AMT étudiera la possibilité de prolonger davantage cette ligne sur le territoire de Longueuil (Rolland-Therrien). Aussi, la prolongation de la ligne 4 jaune vers le centre-ville de Montréal (de Berri-UQAM jusqu'à Griffintown) sera envisagée. Ce prolongement permettrait aux usagers d'accéder directement au centre-ville de Montréal.

Autres études de développement du réseau

L'AMT souhaite mettre en place un réseau structurant de transport en commun à l'échelle métropolitaine. À cette fin, le bureau de projet étudiera des projets potentiels de développement du réseau de métro.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						**CONTRIBUTIONS**		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	5,000	2,500	2,500	-	**10,200**	-	10,200	-

A.3 Ligne 2 orange – Station Montmorency – Étagement du stationnement actuel

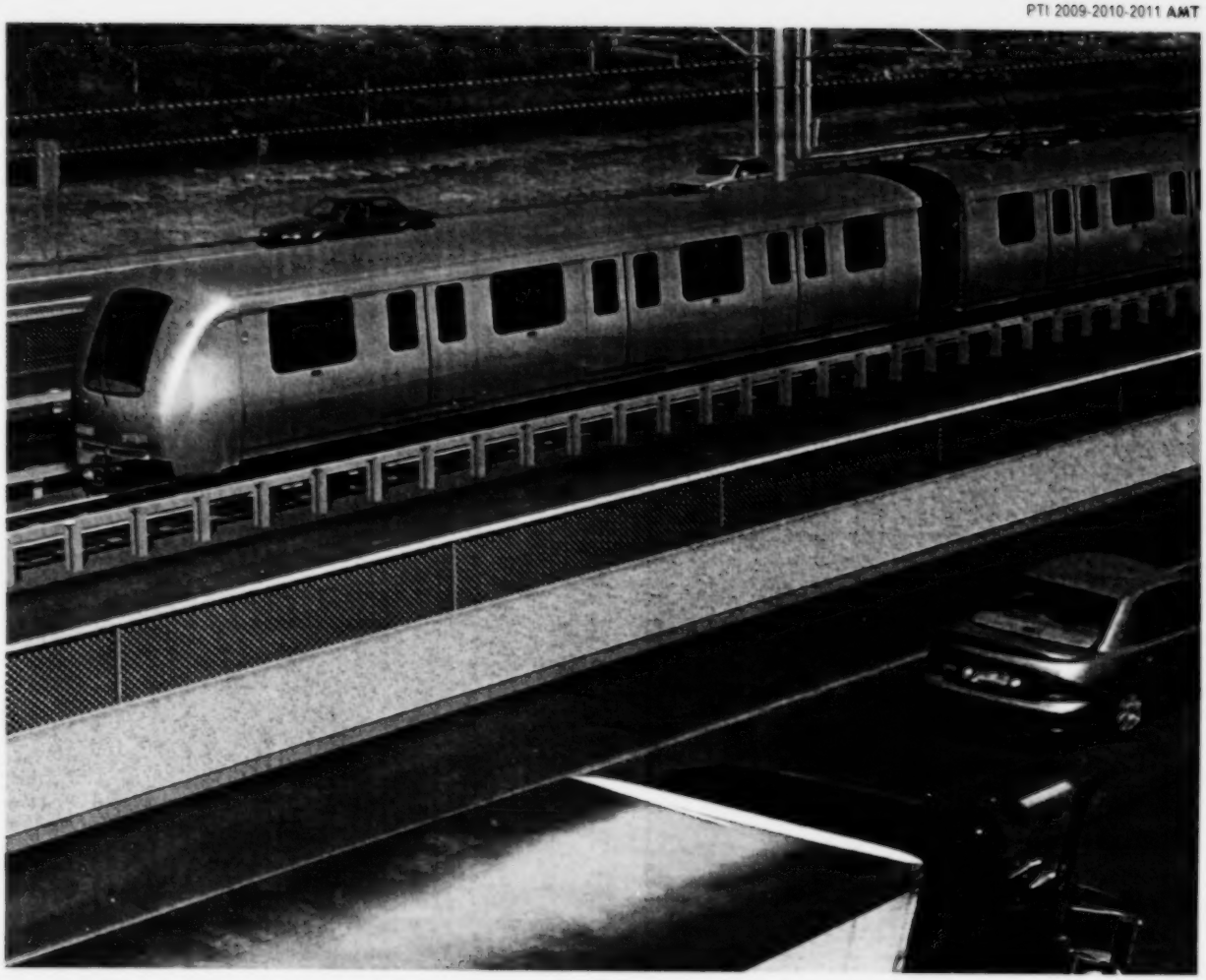
(VILLE DE LAVAL)

Réf. n/d

Les premiers jours qui ont suivi l'ouverture du métro à Laval, le stationnement incitatif prévu à la station de métro Montmorency était déjà victime de son succès. Un an après son ouverture, de 700 à 900 automobiles stationnent dans les rues ou sur les terrains vagues qui avoisinent la station, ce qui démontre hors de tout doute le besoin d'agrandissement du stationnement.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	19,500	-	-	**20,000**	5,000	15,000	-

Précision : ± 30 %

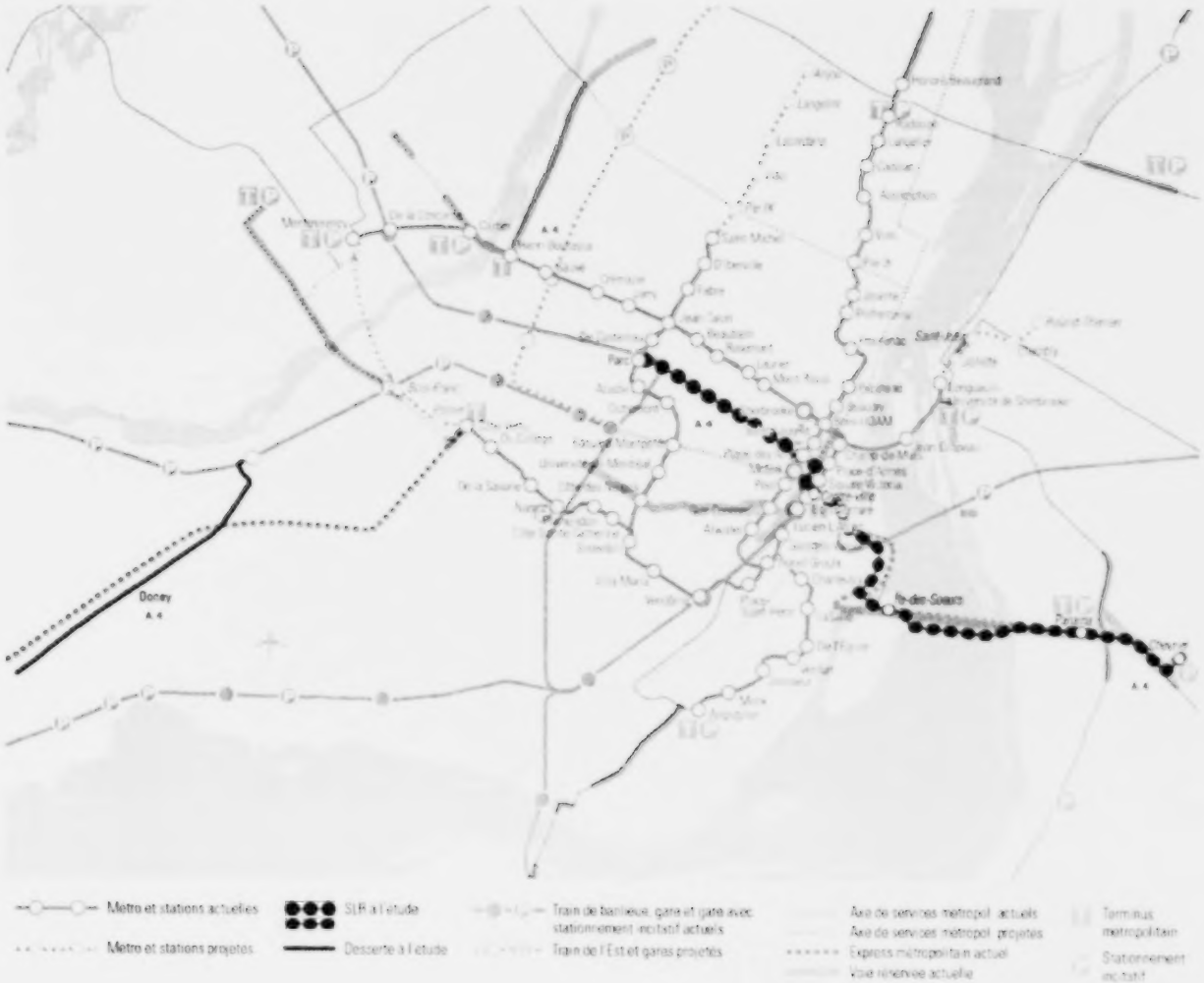


AUTRES MODES GUIDÉS

L'AMT entend poursuivre ses efforts pour le développement d'un réseau de modes guidés complémentaires aux réseaux de métro et de trains de banlieue. Le tramway, le tram-train et le système léger sur rail (SLR), en plus de constituer des moyens de transport attrayants, peuvent devenir des leviers de restructuration du tissu urbain et, par le fait même, des outils de développement économique.

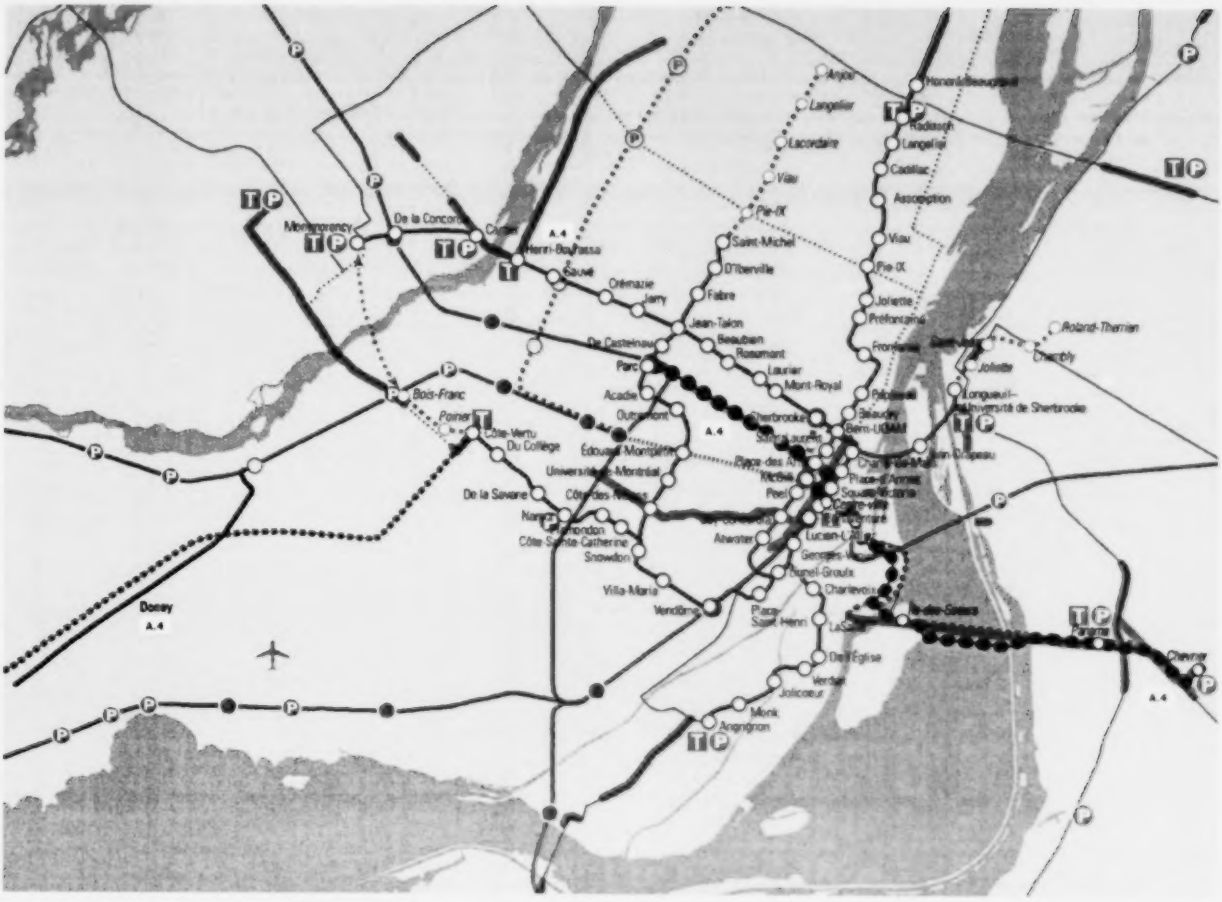
Dans le cadre de sa mission, l'AMT favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et l'augmentation de l'efficacité des corridors routiers (art. 21 de la Loi sur l'AMT).

Conformément à la loi qui régit sa constitution et son exploitation, elle planifie, réalise et exécute, aux conditions fixées par le gouvernement du Québec, toute infrastructure de transport collectif terrestre guidé (art. 47 de la Loi sur l'AMT). Dans ce cadre, elle peut promouvoir l'utilisation de services de transport en commun par des modes ferrés autres que le métro et le train de banlieue. À cet égard, l'AMT entend créer le bureau de projet de développement du réseau de tramway–tram-train–SLR, ayant pour but de planifier un futur réseau régional tout en poursuivant les démarches de financement concernant les projets prêts à réaliser.



PROJET À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

A.4 Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway–tram-train–SLR



PROJET À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

A.4 Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway–tram-train–SLR

PROJET À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

A.4 Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR

Réf. n/d

L'AMT et ses partenaires ont réalisé plusieurs études sur le sujet au fil des ans. La mise sur pied d'un bureau de projet a pour but de finaliser certaines études déjà entreprises et surtout de planifier un futur réseau régional tout en continuant les démarches de financement pour la réalisation des projets prêts à être réalisés. Ces travaux permettront d'identifier le mode à capacité intermédiaire optimal (SLR, tramway, SRB), en fonction des caractéristiques spécifiques des axes. Pour ce faire, il est proposé de faire appel aux partenaires publics et privés afin de démarrer les études le plus rapidement possible.

Études en cours

SLR dans l'axe de l'A-10/Centre-ville (Montréal) – Mise à jour de l'étude d'avant-projet

La voie réservée du pont Champlain a été implantée en 1978 comme mesure temporaire. Aujourd'hui, plus de 17 000 personnes sont transportées en autobus sur une voie réservée à contresens sur une autoroute, en pointe du matin et du soir, et ce, sur le pont le plus achalandé au Canada. Les infrastructures actuelles étant saturées, l'implantation d'un SLR dans l'axe de l'A-10/Centre-ville permettrait de répondre à la demande croissante, due, entre autres, à l'augmentation du prix du carburant. L'étude d'avant-projet, réalisée par l'AMT et déposée en 2007, évaluait préliminairement le coût d'implantation d'un SLR à 1 001,5 M$ (dollars courants de 2005). Le bureau de projet assurera la mise à jour des études d'avant-projet déjà réalisées.

SLR Parc – Parachèvement des études de faisabilité

Les études de préfaisabilité complétées en 1999 tendaient à démontrer l'intérêt d'insérer un SLR sur l'avenue du Parc à condition de considérer ce projet dans un cadre d'une revitalisation urbaine et commerciale de cet axe. En décembre 2004, l'AMT achevait une seconde phase d'études d'opportunité et de faisabilité. Ces études ont permis de déterminer un tracé, un scénario d'insertion sur l'axe du Parc, un achalandage potentiel, des coûts de construction et d'exploitation, et des orientations de revitalisation de cet axe.

À la suite de ces résultats et s'appuyant sur l'intérêt de la Ville de Montréal pour la mise en place des lignes de SLR sur son territoire, l'AMT entend revoir et compléter la faisabilité de certains éléments étudiés. Ces éléments sont les suivants :

- le choix de site du centre de transport ;
- la prise en charge de la clientèle du train de banlieue à la gare Parc, et les besoins en quai pour les autobus au site du terminus nord du SLR ;
- l'aménagement type des stations et le nombre des stations pour diminuer le temps de parcours tout en réduisant les coûts d'immobilisations ;
- le prolongement éventuel vers le Marché central ;
- le mode d'insertion sur le boulevard René-Lévesque.

Une analyse de valeur du projet sera également réalisée, dans l'objectif d'optimiser l'ensemble des composantes du projet et son coût de réalisation.

Corridor boulevard Henri-Bourassa – Étude d'avant-projet de mesures préférentielles au transport collectif

Dans le cadre des études de faisabilité et d'opportunité d'un réseau de trains légers sur rail réalisées en 2003 par l'AMT, plusieurs éléments ont été proposés pour l'aménagement d'un site propre pour les transports collectifs sur le boulevard Henri-Bourassa. L'AMT approfondira les études de faisabilité visant à identifier et à développer un scénario optimal pour répondre aux besoins de dessertes locales et métropolitaines. Avec plus de 95 000 déplacements quotidiens par autobus, le boulevard Henri-Bourassa constitue l'axe de transport collectif de surface le plus important dans la région métropolitaine de Montréal.

Desserte de l'ouest de l'île de Montréal – Desserte dans l'axe de l'antenne Doney

Dans la foulée du plan de transport de l'ouest de l'île de Montréal, l'AMT étudiera la faisabilité d'implanter une desserte sur l'axe de l'antenne Doney. Différents concepts de transport guidé seront examinés dans cet axe ferroviaire, intégrés à la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes ou en complémentarité (tramway). En plus d'examiner la possibilité d'implanter un tel mode, l'étude évaluera la demande en transport entre un nouveau terminus qui permettra de soulager l'actuel terminus Fairview et une destination dans l'arrondissement Saint-Laurent à proximité de la station de métro Côte-Vertu, en desservant le parc industriel et technologique.

Cette étude devra être réalisée en tenant compte des impacts de différents projets à l'étude sur les infrastructures et l'exploitation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes :

- l'accroissement de la ligne Montréal/Deux-Montagnes ;
- la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme vers la Gare Centrale ;
- la navette aéroportuaire et ouest de l'île ;
- le prolongement du métro à Bois-Franc.

Ce projet implique des immobilisations importantes pour :

- l'amélioration des infrastructures ferroviaires (voies, signalisation, électrification, structures, etc.) ;
- l'aménagement de gares avec terminus d'autobus et stationnements incitatifs ;
- l'aménagement de sites de garage ;
- l'acquisition de matériel roulant.

Autres études de développement d'un futur réseau

Évaluation et identification du potentiel d'implantation d'autres projets de SLR à Montréal, Laval et Rive-Sud

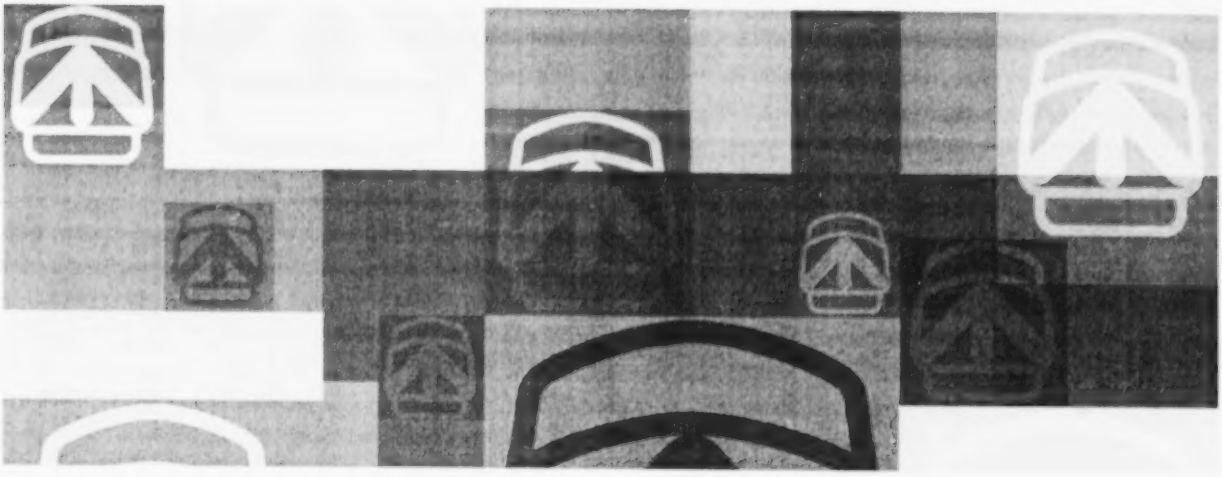
Plusieurs axes de transport de la région métropolitaine présentent des niveaux d'achalandage actuels et potentiels permettant le déploiement de modes à capacité intermédiaire. Dans le but de déployer un réseau structurant de transport en commun compétitif à l'automobile, l'AMT souhaite évaluer l'opportunité de dessertes d'autres projets de SLR ainsi que leur potentiel de développement et de requalification du tissu urbain. À cet effet, l'AMT entreprendra, entre autres, les actions suivantes :

- réexaminer les axes proposés dans le plan de transport de la Ville de Montréal ;
- revoir et bonifier les études déjà produites concernant le territoire de Longueuil ;
- identifier les axes potentiels sur le territoire lavallois, particulièrement ceux permettant le rabattement vers le réseau de métro.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						**CONTRIBUTIONS**		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	4,800	4,200	1,200	1 001,500*	**1 011,700**	-	1 011,700	-

** L'étude d'avant-projet, réalisée par l'AMT et déposée en 2007, évaluait préliminairement le coût d'implantation d'un SLR à 1 001,5 M$ (dollars courants de 2005).*

B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE



Depuis 1996, ou seules les lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud étaient en service, l'AMT a constamment consolidé et développé le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal. Trois lignes ont été ajoutées (Blainville en 1997, Mont-Saint-Hilaire en 2000 et Delson en 2001), dont deux ont depuis été prolongées : Delson jusqu'à Candiac en 2005, et Blainville jusqu'à Saint-Jérôme en janvier 2007. En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue, le Train de l'Est, desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne, Mascouche) de la région métropolitaine. La popularité de ce nouveau service apparaît sans conteste et les études révèlent que les nouveaux usagers proviendront à 70 % du territoire de Montréal et à 30 % de la couronne nord-est.

Maintenir et développer le réseau pour améliorer les services

Durant ses douze années d'existence, grâce à l'amélioration de service, l'AMT a fait doubler l'achalandage du réseau, le faisant passer de près de 7 millions à plus de 15 millions de déplacements. La région métropolitaine de Montréal constitue dorénavant la 6e en importance pour son achalandage des trains de banlieue en Amérique du Nord, après les régions de New York, Chicago, Philadelphie, Boston et Toronto. Afin de répondre aux attentes de la clientèle, des divers acteurs en transport ainsi que des partenaires municipaux et gouvernementaux, l'AMT doit veiller à maintenir et développer le réseau.

Ses défis : Accroître l'utilisation des transports collectifs en augmentant l'achalandage des trains de banlieue • Assurer le maintien et l'amélioration de la performance des services.

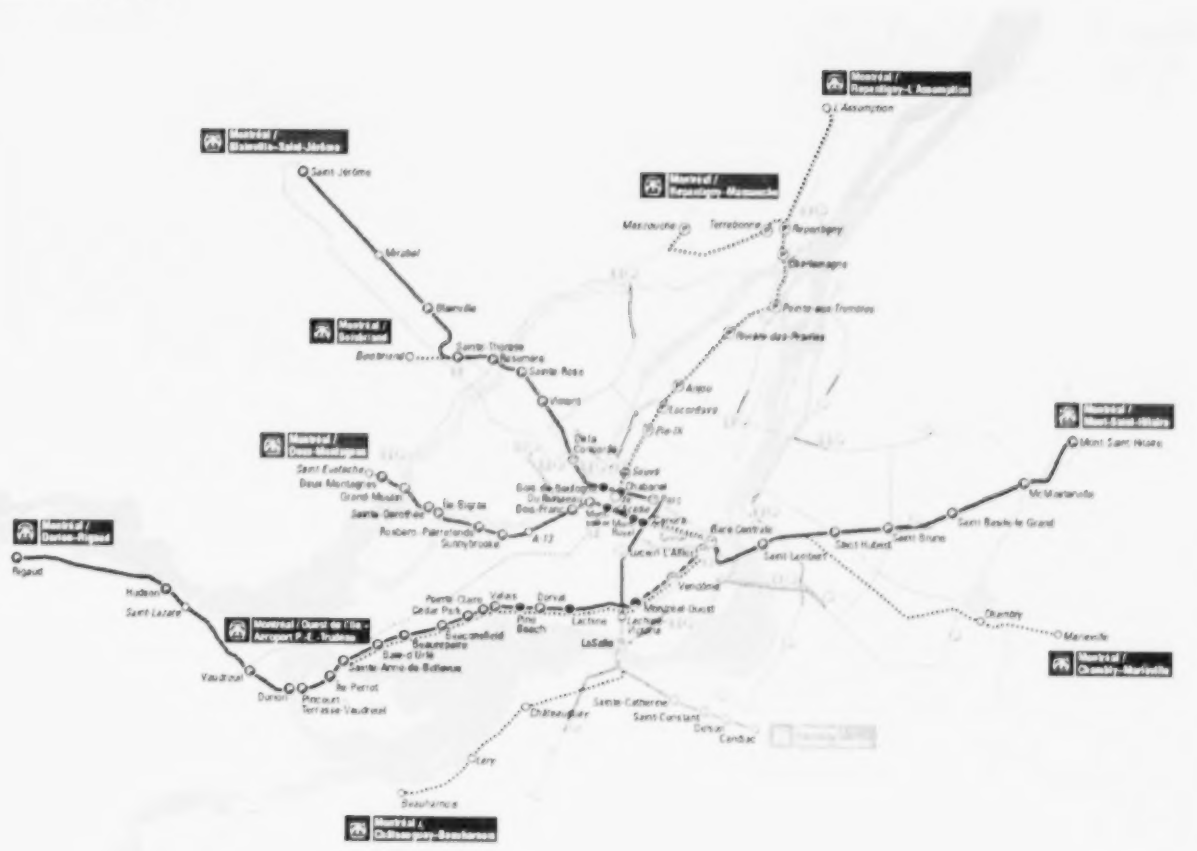
Ses objectifs : Offrir la capacité nécessaire pour répondre à la demande sur les lignes existantes • Améliorer les services actuels pour attirer une nouvelle clientèle • Acquérir ou contrôler certaines infrastructures ferroviaires afin de bonifier le service offert à la clientèle • Assurer l'entretien efficace des actifs pour atteindre un haut niveau de performance des services afin de garder la clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle • Remplacer les actifs dont la durée de vie a été atteinte afin d'assurer la performance et la qualité des services • Développer de nouvelles lignes de trains de banlieue pour desservir de nouveaux secteurs de la région métropolitaine.

EN BREF

- 5 lignes de train en fonction
- 52 gares
- 39 stationnements incitatifs offrant 15 002 places autos et 1 215 places vélos
- 1 nouvelle ligne en cours de réalisation

ACHALANDAGE RÉEL 2007

Pointe du matin	30 280
Pointe du soir	28 080
Jour moyen	64 620
Mensuel	1 354 800
Annuel	15 234 500
Annuel – Prévision 2008	15 916 400



Trains de banlieue, gares et gares avec stationnements incitatifs actuels

Gares avec accès au métro

Train de l'Est et gares projetées

Train de banlieue et gare à l'étude

Note: le nom des gares projetées est à confirmer.

Métro

Axe de services métropol. actuels

Axe de services métropol. projetés

Express métropolitain actuel

Voie réservée actuelle

Terminus et terminus projeté

Stationnement et stationnement projeté

LIGNE MONTRÉAL /	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	DELSON-CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour	1889 à ce jour	1892 à 1981	1903 à 1968	1887 à 1980	
	Électrification : 1992 à 1995	Rénovations : 1982 à 1989	Remise en service : 1997 Prolongement : 2006	Remise en service : 2000	Remise en service : 2001 Prolongement : 2005	
Opérateur en importation	CN	CPCP	CPCP	CN	CPCP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet (km)	29,9	54,2	62,9	34,9	25,6	217,4
Départs / jour	69	25	20	8	8	116
Départs / semaine	273	139	100	40	40	592
Gares	12	19	10 (+ 3)*	6 (+ 1)*	5 (+ 3)*	52
Stationnements incitatifs	8	15	6	5	4	39
Places de stationnement 2007	5 436	3 136	3 171	2 368	831	15 002
Achalandage 2007	7 757 000	3 267 000	2 114 400	1 563 600	591 100	15 234 500
Prévision achalandage 2008[1]	7 871 500	3 546 600	2 219 200	1 600 700	630 400	15 910 400
Objectif achalandage 2009	7 900 000	3 707 100	2 296 400	1 740 000	769 500	16 413 000

[1] Trois gares communes avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud et la ligne Montréal/Delson-Candiac (12,2 km).

[2] Une gare commune avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes.

[3] Estimation de l'achalandage annuel 2008 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage.

Trains de banlieue, gares et gares avec stationnements incitatifs actuels

Gares avec accès au métro

Train de l'Est et gares projetés

Train de banlieue et gare à l'étude

Note : le nom des gares projetées est à confirmer.

Métro

Axe de services métropol. actuels

Axe de services métropol. projetés

Express métropolitain actuel

Voie réservée actuelle

Terminus et terminus projeté

Stationnement et stationnement projeté

LIGNE MONTRÉAL /	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	ÉLABRULÉ-SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	DELSON-CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour	1889 à ce jour	1982 à 1921	1959 à 1988	1897 à 1959	
	Électrification : 1982 à 1988	Relocalisations : 1982 à 1986	Remise en service : 1997 Prolongement : 2006	Remise en service : 2000	Remise en service : 2001 Prolongement : 2005	
Opérateur en impartition	CN	CPCP	CPCP	CN	CPCP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet (km)	20,9	68,2	62,8	34,9	25,6	217,4
Départs / jour	40	25	20	6	6	110
Départs / semaine	271	175	150	40	40	592
Gares	12	19	10 (+ 3)[1]	6 (+ 1)[2]	5 (+ 3)[3]	52
Stationnements incitatifs	0	10	6	0	4	38
Places de stationnement 2007	5 685	3 135	3 171	2 388	831	15 602
Achalandage 2007	7 737 000	3 257 000	2 114 000	1 503 000	591 100	15 234 500
Prévision achalandage 2009 [1]	7 671 500	3 194 000	2 213 200	1 600 700	630 400	15 916 400
Objectif achalandage 2009	7 903 000	3 757 100	2 256 900	1 740 300	705 000	16 413 000

1 Une gare commune avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud et la ligne Montréal/Deux-Montagnes

2 Une gare commune avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes

3 Libellés de l'achalandage annuel 2008 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN

Moderniser la flotte pour améliorer et accroître les services

Après 12 années d'existence, au cours desquelles l'achalandage du réseau de trains de banlieue a plus que doublé, il est impératif de planifier le maintien de la flotte de trains de banlieue et des centres d'entretien pour assurer, de manière fiable, les services existants et permettre l'augmentation des services. Une priorité reconnue par le gouvernement du Québec, qui a accordé en décembre 2007 le financement pour acquérir 160 voitures passagers à deux étages. Outre le remplacement des wagons vieillissants, cette flotte renouvelée servira à accroître la capacité d'accueil de 70 % ainsi qu'à mettre en service le Train de l'Est. Par ailleurs, le gouvernement a également approuvé le financement pour l'acquisition de 20 locomotives bi-modes (électrique et diesel).

Assurer l'entretien adéquat de la flotte de trains de banlieue

Le remplacement du matériel roulant actuel, l'accroissement de la capacité des lignes et l'implantation de nouvelles lignes augmenteront substantiellement la flotte de matériel roulant de l'AMT. Les aménagements actuels de garage et d'entretien du CFCP et du CN ne peuvent répondre à un tel accroissement. L'implantation des sites de garage et du centre d'entretien permettra d'améliorer la performance et la fiabilité du service, d'accroître l'efficacité de l'entretien et d'en rationaliser les coûts, et ce, pour assurer la pérennité du réseau de trains de banlieue.

MATÉRIEL ROULANT ACTUEL

Pour assurer quotidiennement le service de trains de banlieue, l'AMT compte sur 218 unités de matériel roulant (25 locomotives et 193 voitures) de dix types différents et non compatibles entre eux, soit :

- 4 locomotives GC-418 (1959)
  7 locomotives F-40 (1974, louées)
  1 locomotive GP-40 (louée)
  11 locomotives F-59 (2000-2001)
- 4 voitures d'alimentation électrique VAE de série 100 (1952)
- 9 voitures passagers à mezzanine de série 900 (1970)
- 80 voitures passagers à un étage – 48 de série 1000 et 32 de série 1200 – (fabriquées entre 1968 et 1976, et acquises de GO Transit en 1994)
- 24 voitures passagers à un étage de série 700 (1987)
- 58 voitures passagers automotrices de série 400 à alimentation électrique par caténaire de type R-90 (25kv) (1994-1995)
- 22 voitures passagers neuves à deux étages de série 2000 (acquises en 2005)
- 10 voitures passagers neuves à un étage fabriquées entre 1975 et 1980 (louées)

PROJETS AUTORISÉS

B.1 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes *(non illustré)*

B.2 Acquisition de 160 voitures passagers neuves à deux étages *(non illustré)*

B.3 Acquisition de 20 locomotives neuves bimodes *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.4 Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant *(non illustré)*

B.5 Révision des voitures passagers de série 700 *(non illustré)*

B.6 Révision des voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600 *(non illustré)*

B.7 Location/acquisition et réfection de 25 voitures et 7 locomotives *(non illustré)*

PROJETS AUTORISÉS

B.1 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes *(non illustré)*

B.2 Acquisition de 160 voitures passagers neuves à deux étages *(non illustré)*

B.3 Acquisition de 20 locomotives neuves bimodes *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.4 Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant *(non illustré)*

B.5 Révision des voitures passagers de série 700 *(non illustré)*

B.6 Révision des voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600 *(non illustré)*

B.7 Location/acquisition et réfection de 25 voitures et 7 locomotives *(non illustré)*

PROJETS AUTORISÉS

B.1 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Réf. 1100-5503

Les 58 voitures automotrices MR-90 utilisées sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes transportent plus de 31 000 passagers par jour et près de 7,8 millions de passagers par année, soit plus de la moitié des usagers du réseau de trains de banlieue. Fabriquées en 1994-1995, elles ont depuis accumulé environ 700 000 kilomètres. Depuis dix ans, ces voitures automotrices ont subi différentes réparations et modifications découlant de défaillances et d'usure prématurée de différents systèmes. Une analyse exhaustive de l'état des voitures est essentielle afin de planifier les travaux de réhabilitation nécessaires pour assurer le maintien de la performance du service à moyen et long terme.

À court terme, des travaux urgents de réhabilitation sont nécessaires pour assurer la fiabilité du service. Tout retard dans leur exécution pourrait avoir un impact important sur la capacité du service alors que cinq rames de dix voitures sont en service quotidiennement et transportent jusqu'à 2 000 passagers par rame. Compte tenu de la présence du tunnel Mont-Royal, aucun autre matériel roulant (de type diesel) ne peut être utilisé en guise de remplacement à court terme sur cette ligne. Le report des travaux sur certains composants pourrait également générer une dégradation accélérée d'autres composants.

Les travaux nécessaires concernent la réhabilitation :

- des onduleurs des systèmes d'alimentation auxiliaire ;
- des 190 modules redresseurs de puissance électrique GTO ;
- des 29 compresseurs à air ;
- des 29 pantographes ;
- des 58 compresseurs des systèmes de climatisation, ventilation et air climatisé (CVAC) ;
- de 29 grilles rhéostatiques ;
- de têtes de câble en porcelaine ;
- de certaines composantes électriques critiques sur le plan de la fiabilité des MR-90.

Ils concernent aussi :

- le remplacement des 120 rotors, le changement des roulements et le renouvellement de l'isolation des stators des moteurs de propulsion ;
- la mise en place d'un système de régulation de la température des cabinets électriques sous la caisse.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
2,575	1,295	0,550	-	-	**4,420**	4,420	-	-

Précision : ± 30 %

B.2 Acquisition de 160 voitures passagers neuves à deux étages

Réf. 1900-5501

Après 12 années d'existence au cours desquelles l'achalandage du réseau de trains de banlieue a plus que doublé, et ce, à l'aide d'équipements usagés, l'AMT doit faire face à son succès ; dans un objectif d'assurer la pérennité des services, elle doit planifier le maintien du patrimoine et l'augmentation des services pour répondre à une demande croissante.

À l'automne 2007, l'achalandage en période de pointe a atteint de nouveaux sommets sur le réseau de trains de banlieue. Sur les 31 trains en direction de Montréal pendant la période de pointe du matin, 18 trains transportent des passagers debout, représentant jusqu'à 50 % des usagers par train. Face à cette situation et aux perspectives de développement comme le projet du Train de l'Est, de même que dans le cadre du maintien du patrimoine, il devenait impératif de procéder à l'acquisition de voitures pour répondre à la demande actuelle et anticipée. En décembre 2007, l'AMT annonçait, en compagnie du MTQ, l'octroi d'un contrat pour l'acquisition de 160 voitures de trains à deux étages. Ces nouvelles voitures permettront le renouvellement de la flotte de trains de banlieue désuète, l'accroissement du service et la mise en service du Train de l'Est (30 voitures).

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
115,838	81,914	84,396	32,931	19,421	**334,500***	83,625	250,875	-

** Ce budget d'investissements représente le coût de 130 voitures passagers à deux étages. Le coût des 30 voitures à deux étages prévues pour le Train de l'Est est présenté dans le budget de ce projet (B.63).*

B.3 Acquisition de 20 locomotives neuves bimodes

Réf. 1900-5502

Après 12 années d'existence au cours desquelles elle a mis en place trois nouvelles lignes de trains de banlieue et plus que doublé l'achalandage du réseau, l'AMT doit faire face à son succès ; dans un objectif d'assurer la pérennité des services, elle doit planifier le maintien du patrimoine et l'augmentation des services pour répondre à une demande croissante.

À l'automne 2007, l'achalandage en période de pointe a atteint de nouveaux sommets sur le réseau de trains de banlieue. Sur les 31 trains en direction de Montréal pendant la période de pointe du matin, 18 trains transportent des passagers debout, représentant jusqu'à 50 % des usagers par train. Face à cette situation et aux perspectives de développement comme le projet du Train de l'Est, de même que dans le cadre du maintien du patrimoine, il devenait impératif de procéder à l'acquisition de locomotives bimodes et à l'étude du potentiel d'électrification du réseau pour répondre à la demande actuelle et anticipée. En août 2008, l'AMT annonçait en compagnie du MTQ l'octroi d'un contrat de 223,0 M$ US pour l'acquisition de 20 locomotives bimodes, prévoyant deux options pour l'acquisition de cinq locomotives chacune. Le coût total du projet inclut, entre autres, les provisions pour taux de change et contingences, les douanes, les pièces de rechange, l'ingénierie et la surveillance. Ces nouvelles locomotives permettront le remplacement des locomotives désuètes, l'accroissement du service et la mise en service du Train de l'Est (cinq locomotives). Les locomotives bimodes permettront d'amener les trains de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme à la Gare Centrale – ce qui réduirait le temps de parcours d'environ 15 minutes – et la future ligne du Train de l'Est.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
15,575	46,720	19,465	73,700	73,705	**229,165***	57,291	171,874	-

Précision : ± 10 %

** Ce budget d'investissements représente le coût de 15 locomotives neuves. Le coût des cinq locomotives bimodes prévues pour le Train de l'Est est présenté dans le budget de ce projet (B.63). De plus, le contrat des 20 locomotives prévoit deux options pour l'acquisition de cinq locomotives chacune. L'AMT analysera ses besoins en matériel roulant selon les futurs projets d'accroissement et de développement du réseau de trains de banlieue.*

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.4 Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant

Réf. 1200-9003 / 1100-6001

L'AMT entend répondre au succès d'achalandage du réseau de trains de banlieue par le renouvellement et l'augmentation de la flotte, la mise en service de nouvelles lignes, l'amélioration du service sur les lignes existantes, etc.

Le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) et le Canadien National (CN) assurent présentement l'entretien du matériel roulant de l'AMT, en complément aux contrats d'exploitation de ceux-ci, à partir de leurs installations existantes. Ces installations ont été conçues pour effectuer l'entretien du matériel roulant de fret, lequel a priorité sur celui de l'AMT. Une analyse des installations d'autres agences de trains de banlieue en Amérique du Nord, notamment à Toronto, Boston, New Jersey, Los Angeles, San José et New York, a démontré la désuétude des installations et des équipements utilisés par le CFCP et le CN, ce qui, à moyen et long terme, peut porter atteinte au maintien du patrimoine des voitures, des locomotives et des autres équipements de l'AMT.

D'une part, le CFCP et le CN ont des problèmes de disponibilité de personnel et d'expertise affectés à l'entretien de matériel roulant de l'AMT, causés en bonne partie par l'attrition du personnel et l'absence de formation pour la relève. La situation actuelle se traduit donc par un coût élevé et une qualité insatisfaisante des services d'inspection et d'entretien du matériel roulant. De plus, l'AMT a été informée par les deux compagnies de leur intention de ne pas renouveler, à leur expiration, les contrats de services avec l'AMT, valables jusqu'en juin 2010.

D'autre part, l'AMT prévoit accroître la capacité des lignes actuelles de trains de banlieue et implanter de nouvelles lignes, ce qui fera passer le parc actuel de matériel roulant d'environ 200 à plus de 300 unités d'ici 2015. La provision de sites de garage et de centres d'entretien permanents doit être résolue pour assurer la pérennité des services de trains de banlieue ainsi que leur développement. La réalisation de ce projet a pour objectifs d'améliorer la performance et la fiabilité du service, de prolonger la vie utile du parc de matériel roulant, qui sera en grande partie renouvelé, ainsi que d'accroître l'efficacité de l'entretien et d'en rationaliser les coûts d'exploitation.

Compte tenu de ses objectifs de croissance, l'AMT ne peut compter sur ses fournisseurs actuels (CFCP et CN) et doit entreprendre une démarche visant à se doter des installations requises, pour faire entretenir le parc de matériel roulant actuel et planifié. Elle a donc entrepris en 2005 l'identification et l'analyse de ses besoins en matière de programmation d'entretien et de sécurisation des sites, lesquels doivent être dotés d'une capacité d'expansion à long terme.

L'AMT souhaite identifier la formule la plus performante quant à la construction des sites de garage de jour et des centres d'entretien et veut aussi explorer les formules de contractualisation pour l'entretien du matériel roulant et des installations à long terme, comme le font nos principaux homologues en Amérique du Nord, selon une procédure d'appel d'offres qui sollicitera l'expertise internationale.

Sites de garage

Le premier volet du projet de l'AMT consiste à aménager des emplacements pour garer ses trains près des gares terminales du centre-ville (Lucien-L'Allier et Gare Centrale) entre les heures de pointe. Ces sites ne doivent pas être trop éloignés des gares du centre-ville de façon à ce que les trains soient disponibles pour l'heure de pointe du soir. La distance maximale, selon les normes reconnues, est environ à 10 km du centre-ville. Cette période de repos pour les trains est mise à profit pour procéder aux inspections et entretiens réguliers ainsi qu'aux réparations mineures. C'est pourquoi les sites de garage accueillent également les installations d'entretien courant. Lorsqu'on additionne les besoins en superficie des deux fonctions, soit garage et entretien, les besoins de l'AMT se chiffrent entre 20 et 30 hectares de terrain.

Présentement, le CN gare les trains de l'AMT à la Gare Centrale, mais il n'y a aucune capacité excédentaire à cet endroit pour recevoir le Train de l'Est ou prendre en charge d'autres augmentations de service. Le CFCP, quant à lui, dispose des voies de garage suffisantes à la cour Sortin (arrondissement Lachine).

Dans sa recherche d'emplacements, démarrée en collaboration avec le MTQ en 2005, l'AMT a d'abord recherché un site unique pour ses besoins, mais a dû constater les faits suivants :

- les réseaux CN et CFCP ne communiquent pas entre eux à proximité des gares terminales du centre-ville ;
- il n'y a pas de site assez grand, à proximité des gares terminales du centre-ville, relié aux deux réseaux ;
- la logistique de déplacer les trains quotidiennement d'un réseau vers l'autre, aller-retour, pour leur garage et leur entretien est coûteuse et constitue un risque élevé pour la fiabilité du service.

Les analyses réalisées par l'AMT l'amènent à privilégier des sites autonomes en matière d'installations pour chacun des réseaux. Deux emplacements capables de répondre aux besoins de la flotte du matériel roulant actuelle et planifiée ont été identifiés et sont en voie d'être sécurisés (réserve foncière, expropriation ou acquisition de gré à gré) dans l'attente d'une décision gouvernementale. Chacun des sites identifiés possède une réserve de terrain pour une expansion future. De façon à optimiser la fiabilité du service, l'AMT vise la plus grande autonomie possible dans les mouvements entre les gares et les ateliers. Les sites choisis sont les plus performants à cet égard, mais nécessiteront quand même des infrastructures d'accès particulières.

Le tableau qui suit indique les estimations budgétaires pour acheter les emplacements, préparer les sites, procéder le cas échéant à la décontamination de ceux-ci et construire les accès ferroviaires et les voies de garage nécessaires.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						**CONTRIBUTIONS**		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
3,000	31,257	41,001	4,831	-	**80,089**	20,022	60,067	-

Centres d'entretien

Le volet le plus important en ce qui concerne le maintien du patrimoine et de la flotte de voitures et de locomotives est la prestation du service d'entretien ainsi que celui d'inspection. Devant le désengagement amorcé de ses fournisseurs actuels (CFCP et CN), l'AMT doit rapidement identifier des alternatives. L'occasion s'offre pour trouver un nouveau fournisseur spécialisé et mettre en place des installations aux normes de l'industrie. L'AMT étudie différents scénarios de réalisation pour construire et exploiter les centres d'entretien sur la base d'un contrat d'entretien à long terme de la flotte, en mettant à la disposition de l'adjudicataire les emplacements qui seront construits.

L'étude d'avant-projet, en cours de réalisation, a déjà permis d'établir la programmation pour chacun des sites et son dimensionnement à partir du programme d'entretien de la flotte AMT et des meilleures pratiques de l'industrie. Le site destiné aux trains opérant sur le réseau du CN est capable de recevoir une quinzaine de rames en garage extérieur en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection capable de recevoir deux rames complètes, un atelier de réparations pour les interventions régulières pour trois locomotives, trois voitures multi-niveaux et deux couples de MR-90 pour l'entretien majeur, un lave-train automatisé, et un atelier de profilage de roue pour l'ensemble de la flotte. Le site destiné aux trains opérant sur le réseau du CFCP permettra de recevoir une douzaine de rames en garage extérieur en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pour une rame ; un atelier de réparation pour deux locomotives et deux voitures et un lave-train automatisé. Les installations d'entretien seront à la fine pointe de l'industrie et comportent des équipements lourds tels que un pont roulant de 30 tonnes, une table de découplage de 100 tonnes, des systèmes d'inspection automatisés, un lavage pression vapeur, etc. Ces divers équipements permettront l'amélioration du niveau de service d'entretien du matériel roulant et la prolongation de sa vie utile.

L'AMT entend privilégier les solutions techniques les plus performantes en matière énergétique et environnementale et inscrire ce projet dans une démarche de certification reconnue.

Les coûts de réalisation de ces installations d'entretien sont évalués de façon préliminaire à 123,2 M$, soit environ 10 % de la valeur de la flotte de l'AMT en 2012. L'AMT entend confier l'entretien de son matériel roulant selon un contrat à long terme et en procédant à un appel sur le marché international. Elle étudie également la formule la plus performante pour construire les installations, notamment les formules conventionnelles, *design built* et les partenariats public-privé. L'échéancier prévoit le début des travaux de construction en 2010 et leur parachèvement en 2011.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
2,200	10,116	49,264	49,264	12,316	**123,160**	30,790	92,370	-

Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
5,200	41,373	90,265	54,095	12,316	**203,249**	50,812	152,437	-

Précision : ± 30 %

B.5 Révision des voitures passagers de série 700

Réf. 1200-5504

Le parc de matériel roulant utilisé sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud est constitué, entre autres, de 24 voitures de la série 700 fabriquées en 1987. Ces voitures passagers n'ont subi aucune modification ou remise à niveau depuis leur mise en service il y a 21 ans. Pour préserver l'intégrité de ces voitures, assurer le confort et la sécurité de la clientèle ainsi que la fiabilité des voitures et en prolonger la vie utile de 15 à 20 ans, les systèmes et composants vitaux suivants doivent être révisés :

- structure, châssis et caisse ;
- mécanisme de commande des portes latérales ;
- mécanisme d'opération assistée des portes d'intercirculation ;
- ensembles tampons-passerelles ;
- réparations majeures aux divers panneaux corrodés de l'habillage intérieur du vestibule ;
- système CVAC ;
- réparation des bases et attaches corrodées des sièges ;
- travaux de peinture à l'intérieur et à l'extérieur.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	1,500	1,500	3,700	-	**7,000**	1,750	5,250	-

Précision : ± 20 %

B.6 Révision des voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600

Réf. n/d

Les voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600, construites en 1952 et réhabilitées en 1989, sont utilisées avec des locomotives n'ayant pas de groupe électrogène. La fonctionnalité première des VAE est de fournir de l'électricité aux voitures passagers composant une rame de train. Lorsqu'une locomotive a un problème avec un groupe électrogène, une VAE est utilisée pour remédier à ce problème.

À la suite d'une étude réalisée en 2007 à propos de l'évaluation de la condition de la structure, des châssis, des organes de traction et des accessoires d'usage des fourgons VAE de série 600, une remise en état des voitures VAE doit être réalisée dans les cinq prochaines années, sinon ces voitures devront être mises au rancart.

Pour préserver l'intégrité de ces voitures, assurer le confort et la sécurité de la clientèle ainsi que la fiabilité des voitures et en prolonger la vie utile de 10 à 15 ans, les systèmes et composantes vitaux suivants doivent être révisés : structure, châssis, caisse, portes, électricité, moteur, bogies et peinture extérieure. Les principaux objectifs sont donc les suivants :

- remettre à niveau les voitures VAE pour sécuriser le service des trains de banlieue ;
- avoir une alternative de secours, si un groupe électrogène est défectueux sur une locomotive ;
- jumeler une locomotive GC-418 à une VAE pour permettre l'utilisation de ces locomotives n'ayant pas de groupe électrogène.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						**CONTRIBUTIONS**		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,250	0,225	0,225	-	-	**0,700**	0,175	0,525	-

Précision : ± 10 %

B.7 Location/acquisition et réfection de 25 voitures et 7 locomotives

Réf. n/d

Afin de permettre l'ajout de services sur les lignesMontréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Delson-Candiac, l'AMT a conclu un contrat de location/acquisition avec le *New Jersey Transit (NJT)* visant l'acquisition de sept locomotives (5 GP-40 et 2 F-40) et 25 voitures (à un étage série 5000). Ces locomotives et voitures nécessiteront des travaux de réfection afin d'assurer la fiabilité du service. Ce matériel roulant usagé permettra à court terme, l'ajout de deux trains en pointe sur les lignes Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Mont-Saint-Hilaire et l'ajout de deux trains en pointe et deux trains hors pointe sur la ligne Montréal/Delson-Candiac. Lors de la réception des nouvelles locomotives bimodes, les sept locomotives de NJT permettront de mettre fin aux contrats de location des locomotives F-40, la réfection des locomotives F-59 ainsi que le développement de nouvelles lignes. Les 25 voitures NJT, quant à elles, permettront lors de la réception du nouveau matériel roulant la réfection des voitures 700 de même qu'une réserve de capacité pour le développement de nouvelles lignes.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						**CONTRIBUTIONS**		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,422	1,915	3,463	-	-	**5,800**	3,100	2,700	-

Précision : ± 10 %

INFRASTRUCTURES COMMUNES

Le réseau de trains de banlieue requiert des investissements qui sont communs à plus d'une ligne, tels que les projets de réparations majeures des infrastructures et d'amélioration ou de remplacement des systèmes de signalisation, afin d'accroître la fréquence des trains.

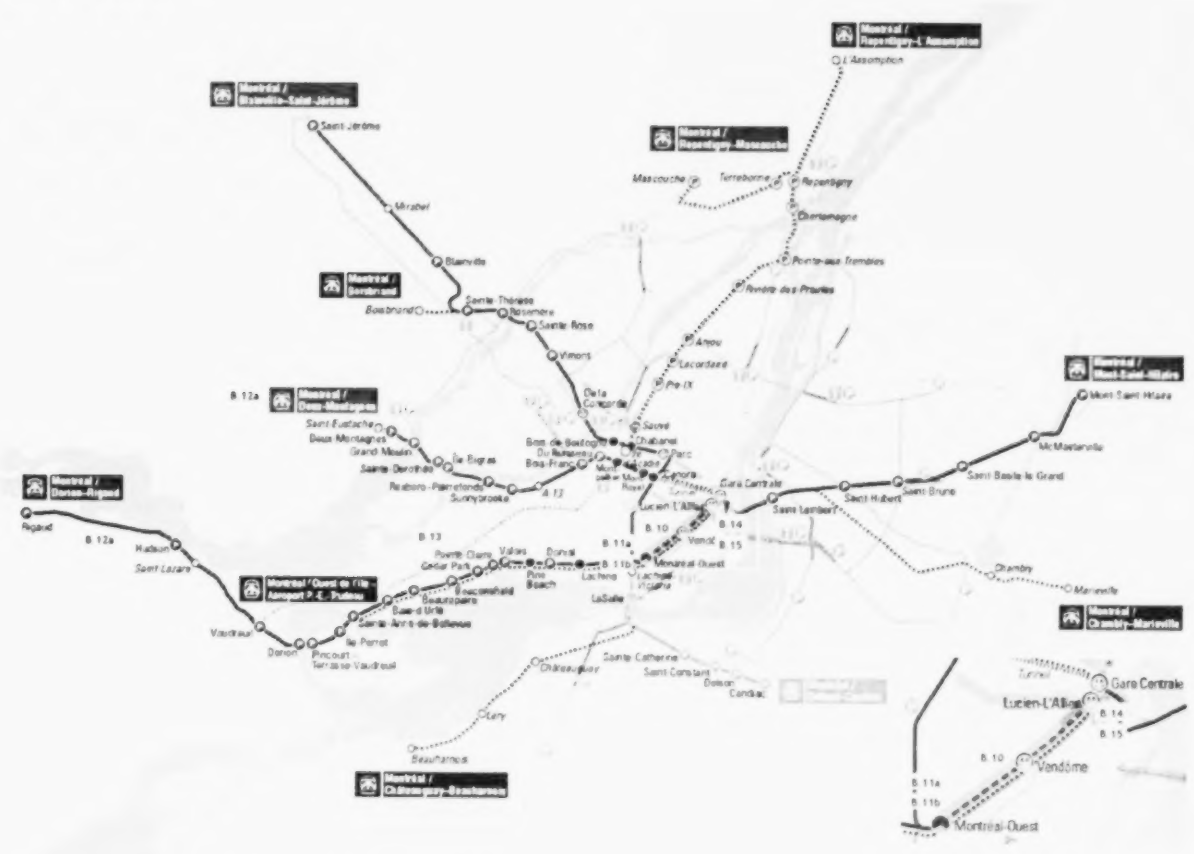
Infrastructures communes

Certaines infrastructures, comme les systèmes de signalisation, les emprises ferroviaires, les caténaires et les gares, requièrent des travaux de réparations majeures ou de remplacement afin de les maintenir en bon état de marche et de limiter leur dégradation.

EN BREF

• Longueur de voies (km) :	217,4
• Places de stationnement :	15 002
- Asphalte :	10 197
- Gravier :	4 615
- Courte durée :	169
• Abris :	110
• Distributrices automatiques de titres :	76
• Kiosques :	48
• Valideuses :	77

B



Trains de banlieue, gares et gares avec stationnements incitatifs actuels
Gares avec accès au métro
Train de l'Est et gares projetés
Train de banlieue et gare à l'étude
Subdivision Westmount
Note : le nom des gares projetées est à confirmer.
Métro
Axe de services métropol. actuels
Axe de services métropol. projetés
Express métropolitain actuel
Voie réservée actuelle
Terminus et terminus projeté
Stationnement et stationnement projeté

PROJETS AUTORISÉS

B.8 Amélioration de la circulation ferroviaire sur le réseau du CFCP – Étude *(non illustré)*

B.9 Réparations majeures – Trains (cinq lignes) *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.10 Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount

B. 11 Réaménagement de la gare Montréal-Ouest *(non illustré)*

B.11a Déplacement des quais de la gare Montréal-Ouest

B.11b Étagement de la rue West Broadway

B.12 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains *(non illustré)*

B.12a Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Corridor Deux-Montagnes et tronçon Vaudreuil-Rigaud

B.12b Acquisition d'emprises et d'installations ferroviaires *(non illustré)*

B.13 Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivisions Vaudreuil et Adirondack

B.14 Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier

B.15 Gare intermodale Lucien-L'Allier

PROJETS AUTORISÉS

B.8 Amélioration de la circulation ferroviaire sur le réseau du CFCP – Étude *(non illustré)*

B.9 Réparations majeures – Trains (cinq lignes) *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.10 Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount

B.11 Réaménagement de la gare Montréal-Ouest *(non illustré)*

B.11a Déplacement des quais de la gare Montréal-Ouest

B.11b Étagement de la rue West Broadway

B.12 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains *(non illustré)*

B.12a Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Corridor Deux-Montagnes et tronçon Vaudreuil-Rigaud

B.12b Acquisition d'emprises et d'installations ferroviaires *(non illustré)*

B.13 Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivisions Vaudreuil et Adirondack

B.14 Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier

B.15 Gare intermodale Lucien-L'Allier

PROJETS AUTORISÉS

B.8 Amélioration de la circulation ferroviaire sur le réseau du CFCP – Étude

Réf. n/d

Pour répondre à la demande grandissante, l'AMT augmentera la fréquence des trains de banlieue sur tout le réseau du CFCP. Afin de nous permettre d'augmenter le nombre de trains, le CFCP demande des améliorations majeures aux infrastructures ferroviaires. Dans le but de maximiser les améliorations nécessaires, une étude doit être faite pour valider la capacité additionnelle du réseau. L'AMT évaluera, entre autres, la possibilité d'ajouter une troisième voie sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud sur la subdivision Vaudreuil.

Cette étude de circulation ferroviaire permettra d'établir la capacité des infrastructures ferroviaires existantes et de proposer les améliorations nécessaires (voie ferrée, signalisation ferroviaire, structure) afin d'assurer la coexistence sécuritaire et fiable de l'ensemble des services actuels et futurs de trains de passagers et de marchandises. Cette étude couvrirait les tronçons suivants :

- Tronçon Lucien-L'Allier – Montréal-Ouest ;
- Tronçon Montréal-Ouest – Rigaud ;
- Tronçon Parc – Saint-Jérôme ;
- Tronçon Montréal-Ouest – Candiac.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,150	-	-	-	**0,350**	0,350	-	-

Précision : ± 30 %.

B.9 Réparations majeures – Trains (cinq lignes)

Réf. n/d

L'AMT est propriétaire de certaines infrastructures (site de garage, caténaire, etc.), de gares et de matériel roulant pour ses lignes de trains de banlieue. Il est nécessaire d'effectuer des travaux d'entretien majeur sur les immobilisations de façon à maintenir leur bon état de fonctionnement et de limiter leur dégradation. La nature de ces dépenses nécessite de prévoir un programme d'interventions ponctuelles.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
2,500	3,500	2,300	1,100	-	**9,400**	9,400	-	-

Précision : ± 30 %.

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.10 Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount

Réf. 1200-5002

Tous les trains de banlieue se dirigeant vers (ou partant de) la gare Lucien-L'Allier (lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Delson-Candiac) empruntent les infrastructures ferroviaires de la subdivision Westmount du CFCP (entre les gares Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier), ce qui représente quotidiennement 41 trains transportant des passagers et 26 mouvements à vide (retours à vide et déplacements de/vers le site de garage), dont la majorité en période de pointe du matin et du soir. Une étude de simulation de pannes de trains a démontré le manque de robustesse du système de signalisation existant et les limites de la configuration actuelle des voies ferrées (aiguillages et liaisons), c'est-à-dire que la présence d'un seul train en panne a un effet de retards en cascade sur l'ensemble des autres trains (pour les trois lignes). Elle a également démontré que tout ajout de service sur ce tronçon rendrait la situation plus critique et même impraticable.

Le système de signalisation ferroviaire en place sur cette subdivision de 7,4 km, qui est utilisée uniquement par les trains de banlieue, dépasse sa durée de vie projetée. Le CFCP a déjà remplacé ce type de système par un nouveau système électronique sur les subdivisions adjacentes, à savoir les subdivisions Vaudreuil, North Junction Lead et Adirondack. D'importantes interruptions de service se sont produites sur la subdivision Westmount ces dernières années en raison de cet ancien système de signalisation et des interruptions similaires sont à prévoir dans l'avenir si ce système n'est pas remplacé.

Le projet consiste à remplacer le système de signalisation ferroviaire en place par un système plus moderne, à reconfigurer l'aménagement des voies (aiguillages et liaisons) et à prolonger la 3e voie (voie au sud) sur 1,3 km. Pour dépasser le pont Décarie, il faut prolonger la 3e voie d'un minimum de 1,5 km. Cette voie a déjà existé avant le réaménagement du triage Glen pour le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) jusqu'à l'ouest de la gare Vendôme.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,400	8,900	7,200	-	-	**16,500**	4,125	12,375	-

Précision : ± 50 %

B.11 Réaménagement de la gare Montréal-Ouest

Réf. n/d

Le projet du CUSM sur les terrains du triage Glen où étaient garés et entretenus, pendant le jour, les trains de banlieue des lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Delson-Candiac a nécessité l'aménagement, par le CFCP, d'un site temporaire de garage et d'entretien au triage Sortin, à l'ouest de la gare Montréal-Ouest. Ceci a eu pour effet d'accroître de 40 % le nombre de trains sur les deux passages à niveau de part et d'autre de la gare Montréal-Ouest, ce qui représente quotidiennement 41 trains transportant des passagers et 26 mouvements à vide (retours à vide et déplacements de/vers le site de garage), dont la majorité se situe aux périodes de pointe du matin et du soir, réduisant ainsi la sécurité des usagers du train, des piétons et des automobilistes au niveau de la gare Montréal-Ouest et des deux passages à niveau (rues Westminster et Elmhurst).

Afin d'améliorer la sécurité des usagers de la gare, des piétons et des automobilistes, les projets suivants sont proposés, soit le déplacement des quais de la gare Montréal-Ouest et l'aménagement d'un étagement routier pour la rue West Broadway (est de la rue Elmhurst).

Ces projets permettront de réduire substantiellement les conflits dus aux deux passages à niveau existants (rues Westminster et Elmhurst) sans qu'il faille étager ces passages. Cet étagement représenterait un investissement très coûteux de plus de 100,0 M$ afin de baisser le profil des voies ferrées. Il est en effet impossible d'aménager des viaducs routiers en hauteur sur ces rues en raison de la proximité des intersections et des bâtiments avoisinants.

B.11a Déplacement des quais de la gare Montréal-Ouest

Réf. n/d

Il est proposé de déplacer les quais de la gare à l'est de la rue Elmhurst de façon à réduire les interférences sur les passages à niveau, principalement sur la rue Westminster. Les travaux consistent à :

- construire deux nouveaux quais à l'est de la rue Elmhurst ;
- réaménager les voies ferrées (et aiguillages) et la signalisation ferroviaire entre la rue Westminster et le bout est des nouveaux quais ;
- démolir les quais existants ;
- modifier le système automatique de protection des passages à niveau en fonction des nouveaux aménagements.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,000	6,800	-	-	**7,800**	1,950	5,850	-

Précision : ± 30 %

B.11b Étagement de la rue West Broadway

Réf. n/d

Il est proposé de construire un viaduc routier au-dessus des voies ferrées dans le prolongement vers le sud de la rue West Broadway afin d'y dévier une partie du trafic des rues Westminster et Elmhurst. Les travaux consistent à :

- construire un viaduc au-dessus de la voie ferrée ;
- aménager les voies de circulation pour relier les rues existantes au nord et sud de la voie ferrée ;
- fermer le passage à niveau sur la rue Elmhurst et rediriger le trafic sur la rue Harley au sud et Sherbrooke au nord.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	4,210	9,420	-	**14,130**	3,532	10,598	-

Précision : ± 30 %

B.12 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains

Réf. n/d

Afin de diminuer les coûts, tant d'immobilisations que d'exploitation, l'AMT a amorcé des démarches pour acquérir des immobilisations requises pour les équipements métropolitains et les emprises ferroviaires utilisées par les services de trains de banlieue actuels et futurs.

B.12a Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Corridor Deux-Montagnes et tronçon Vaudreuil-Rigaud

Réf. 5000-8011 / 1200-8002

L'AMT finalise présentement l'acquisition du corridor ferroviaire Deux-Montagnes et du tunnel Mont-Royal du CN, ainsi que du tronçon Vaudreuil-Rigaud du CFCP. L'acquisition des emprises permettra à l'AMT d'avoir toute la flexibilité requise.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
2,500	47,419	-	-	-	**49,919**	24,959	24,960	-

Précision : ± 30 %

B.12b Acquisition d'emprises et d'installations ferroviaires

Réf. n/d

L'AMT est présentement en négociation pour l'acquisition d'emprises et d'installations ferroviaires additionnelles (gares, quais, voies ferrées, voies de garage, etc.). L'AMT tient à garder confidentiels les dossiers durant les négociations afin de ne pas nuire à celles-ci.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
Note	Note	Note	Note	Note	**Note**	Note	Note	Note

Note : Ces projets sont en cours de négociation.

B.13 Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivisions Vaudreuil et Adirondack

Réf. n/d

Compte tenu de la volonté d'augmenter l'offre de service sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud entre Lucien-L'Allier et Vaudreuil, des améliorations sur le plan de l'infrastructure doivent être apportées pour permettre aux trains empruntant ce tronçon (Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Delson-Candiac) d'atteindre la vitesse prévue et permise par la réglementation, et ainsi de pouvoir modifier et respecter les horaires. Les travaux de plus grande importance, tels qu'un programme de mise à niveau des ballasts, rails et dormants, l'installation de réchauffeurs d'aiguillage à des endroits stratégiques, consistent à mettre en place un système de signalisation automatique à commande centralisée (CCC) qui permettra de commander à distance les aiguillages motorisés. De plus, des infrastructures additionnelles devront être mises en place pour être en mesure d'augmenter l'offre de service.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	10,000	21,000	10,000	-	**41,000**	10,250	30,750	-

Précision : ± 30 %

B.14 Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier

(ARR. VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 1200-4506

La gare Lucien-L'Allier accueille quotidiennement plus de 11 000 passagers provenant des lignes de trains de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Delson-Candiac. Les quais de béton de cette gare terminale sont dans un état de dégradation avancée, l'éclairage est déficient et aucune protection n'est offerte aux usagers contre les intempéries. Également, le quai des voies 1 et 2 est hors service puisqu'il ne respecte pas le dégagement nécessaire aux voitures présentement en service, ce qui limite la capacité actuelle et la flexibilité d'exploitation.

Le projet consiste à réhabiliter les quatre quais (structure, revêtement, drainage et éclairage) et à installer une marquise pour protéger les usagers. Le projet a pour objectifs d'améliorer la sécurité et le confort des usagers, et d'assurer le maintien à long terme des installations.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	1,815	2,900	1,800	-	**6,615**	1,654	4,961	-

Précision : ± 30 %

B.15 Gare intermodale Lucien-L'Allier

(ARR. VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

La gare Lucien-L'Allier, la seconde en importance après la Gare Centrale, accueille plus de 11 000 usagers par jour. Localisée en un emplacement stratégique du centre-ville appelé à connaître un développement urbain soutenu au cours des prochaines années, la gare est également mitoyenne à la station de métro Lucien-L'Allier. Cependant, le lien piétonnier entre la gare et la station de métro demeure problématique, notamment en raison de la distance entre la gare et l'édicule du métro et le fait que la station Lucien-L'Allier soit l'une des plus profondes du réseau du métro. À cette contrainte, s'ajoute la nécessité de rénover les aménagements actuels et de couvrir les quais extérieurs pour protéger la clientèle des intempéries et des variations de température. Avec les hausses de service et de l'achalandage prévus sur les lignes de trains de banlieue ayant comme gare terminale Lucien-L'Allier, il devient impératif de procéder au réaménagement de la gare dans le but de favoriser son attractivité. L'AMT prévoit également étudier de façon complémentaire la possibilité de favoriser les connexions entre la gare intermodale et d'autres services métropolitains.

L'AMT souhaite faire de la gare Lucien-L'Allier un pôle d'échange majeur du réseau de transport collectif métropolitain, en améliorant les liens intermodaux et en bonifiant les aménagements offerts à la clientèle :

- acquisition et mise à niveau des quais et voies ferrées ;
- aménagement d'une aire couverte : suivant le modèle des gares européennes, l'AMT souhaite améliorer la convivialité des quais, offrir une protection contre les intempéries à la clientèle et donner une signature à la gare par l'installation de marquises au design architectural soigné ;
- installation d'un éclairage convivial et d'un système de chauffage des quais et aires d'attentes ;
- amélioration de l'accessibilité et de l'intermodalité, par l'installation d'un ascenseur et d'aménagements favorisant les liens piétonniers entre la gare et la station de métro ;
- implantation d'un système d'information à la clientèle lié aux autres services de transport, en particulier le métro.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	-	-	40,000	**40,000**	10,000	30,000	-

Précision : ± 30 %

LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES

En service sans interruption depuis 1918, la ligne Montréal/Deux-Montagnes a fait l'objet d'une reconstruction complète et d'une électrification par le MTQ de 1992 à 1995, au coût de 300,0 M$. Elle est exploitée par l'AMT depuis 1996.

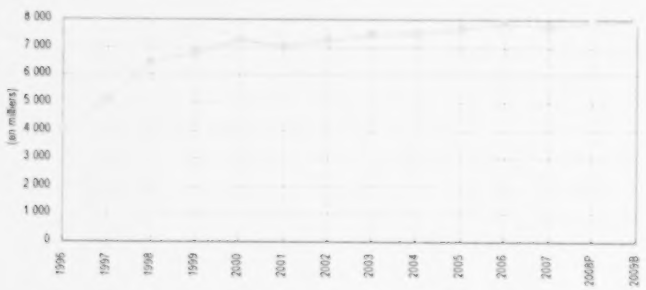
Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Avec plus de 7,7 millions de passagers par année, la ligne Montréal/Deux-Montagnes représente 51 % de l'achalandage total du réseau. Pour répondre à la demande potentielle évaluée à plus de 40 000 passagers par jour, les interventions suivantes sont requises :

- acquérir 22 nouvelles voitures passagers neuves à deux niveaux ;
- acquérir trois locomotives neuves ;
- doubler la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc ;
- étager la jonction ferroviaire de l'Est dans l'arrondissement Saint-Laurent ;
- ajouter une gare au niveau de l'A-13 et une autre au nord de l'A-640 à Saint-Eustache.

L'acquisition de 22 nouvelles voitures passagers neuves à deux niveaux et de trois locomotives neuves permettra d'augmenter la capacité de la ligne de 45 % en pointe du matin et du soir.

Achalandage de la ligne Montréal/Deux-Montagnes entre 1996 et 2008



EN BREF

- 12 gares dont 1 commune avec la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire
- 8 stationnements incitatifs offrant 5 496 places autos et 365 places vélos
- 29,9 km de voie
- 26 départs en direction de Montréal
- 23 départs en direction de Deux-Montagnes

ACHALANDAGE RÉEL 2007

Pointe du matin	13 550
Pointe du soir	12 690
Jour moyen	31 250
Mensuel	664 200
Annuel	7 757 000
Annuel – Prévision 2008	7 871 500

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.16 Gare A-13

B.17 Gare Saint-Eustache

B.18 Étagement de la jonction de l'Est

B.19 Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

B.20 Gare Île-Bigras – Réhabilitation

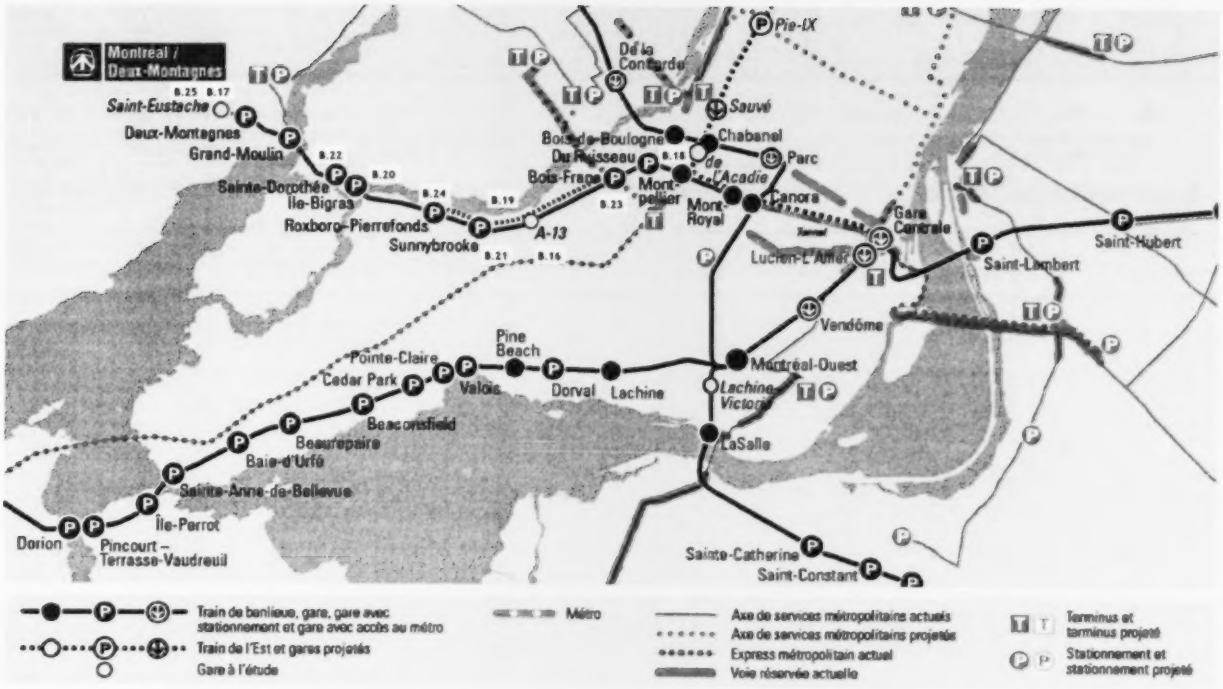
B.21 Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement

B.22 Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement

B.23 Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

B.24 Gare Roxboro-Pierrefonds – Agrandissement du stationnement

B.25 Site de garage Saint-Eustache – Installation d'une plate-forme Delta View



PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.16 Gare A-13

B.17 Gare Saint-Eustache

B.18 Étagement de la jonction de l'Est

B.19 Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

B.20 Gare Île-Bigras – Réhabilitation

B.21 Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement

B.22 Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement

B.23 Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

B.24 Gare Roxboro-Pierrefonds – Agrandissement du stationnement

B.25 Site de garage Saint-Eustache – Installation d'une plate-forme Delta View

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.16 Gare A-13

(ARR. PIERREFONDS-ROXBORO, SAINT-LAURENT, AHUNTSIC-CARTIERVILLE – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 1100-4503

L'ajout d'une nouvelle gare et d'un stationnement incitatif, sur l'île de Montréal, à proximité de l'A-13, permettrait de répondre à l'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes. Ce projet permettrait également d'encourager, des deux côtés de la rivière des Prairies, les développements du territoire tels que planifiés par les arrondissements de la Ville de Montréal et de la Ville de Laval. La prochaine étape consistera à élaborer un concept de gare et à préciser une estimation budgétaire des coûts d'acquisition d'un terrain ainsi que des coûts d'aménagement du projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	0,100	5,000	11,890	-	**17,040**	4,260	12,780	-

Précision : ± 30 %

B.17 Gare Saint-Eustache

(VILLE DE SAINT-EUSTACHE)

Réf. n/d

Dans le cadre des projets d'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, en plus de la gare A-13, l'AMT compte aménager une gare au nord de l'A-640, près du boulevard Industriel, à Saint-Eustache. L'ouverture d'une gare et l'aménagement d'un parc de stationnement incitatif adjacent permettraient d'attirer une nouvelle clientèle automobile du territoire de la couronne nord vers le transport collectif et de libérer des places de stationnement à la gare Deux-Montagnes, lequel stationnement est utilisé à capacité depuis plusieurs années. Ce projet consiste à aménager deux quais (dalles de béton, éclairage, abris, mobilier) et un stationnement (terrain, fondation, pavage, éclairage, accès), ainsi que de prolonger la deuxième voie ferrée de la gare Deux-Montagnes jusqu'au nord de cette gare sur 0,7 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification). Il est à noter que la réalisation de ce projet pourrait être accélérée dans le cadre des mesures d'atténuation lors de la réfection du pont Arthur-Sauvé.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	1,000	8,500	1,500	-	**11,050**	2,762	8,288	-

Précision : ± 30 %

B.18 Étagement de la jonction de l'Est

(ARR. SAINT-LAURENT – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 1100-5002

Dans le cadre de l'accroissement de la capacité d'accueil de la ligne, l'étagement de la jonction ferroviaire de l'Est est essentiel pour augmenter le nombre de trains passagers sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes tout en évitant les conflits de croisement à niveau avec les trains de marchandise du CN, circulant sur la subdivision Saint-Laurent, à cette jonction. Ce projet consiste à aménager une structure pour étager le croisement de la ligne Montréal/Deux-Montagnes et de la voie du CN (subdivision Saint-Laurent). Le projet comprend aussi la réalisation de voies de déviation temporaire afin de maintenir le service durant les travaux de construction de l'étagement. Cet étagement contribuera également à l'efficacité du service du Train de l'Est et devrait permettre au CN d'améliorer la fluidité de ses trains, qui n'auront plus à croiser les trains de banlieue.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
2,000	15,800	2,050	-	-	**19,850**	4,962	14,888	-

Précision : ± 30 %

B.19 Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

(ARR. PIERREFONDS-ROXBORO ET SAINT-LAURENT – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 1100-5001

Le doublement de la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc est essentiel pour augmenter le nombre de trains de banlieue sur cette ligne en évitant les conflits de rencontre des trains sur la voie simple à cet endroit. Pour ce faire, il faut aménager une voie ferrée additionnelle sur 7,5 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification).

Ce projet est essentiel pour augmenter la fréquence des trains sur cette ligne et ainsi accroître la capacité et l'achalandage. Il permettra de faire remonter des trains à contre-charge aux heures de pointe et d'offrir un meilleur service aux usagers sur l'île de Montréal.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
1,000	2,000	10,000	19,710	-	**32,710**	8,177	24,533	-

Précision : ± 30 %

B.20 Gare Île-Bigras – Réhabilitation

(VILLE DE LAVAL)

Réf. 1100-4504

Les quais de la gare Île-Bigras n'ont pas fait l'objet d'une réfection complète lors de la modernisation de la ligne en 1995. Les quais et les garde-corps étant dans un état de dégradation avancé, il faut procéder à leur réfection complète ainsi qu'au remplacement d'un escalier. Plus de 600 passagers utilisent quotidiennement ces quais, ce qui représente un achalandage annuel de l'ordre de 157 500 personnes.

Les installations projetées comprennent :

- la démolition et la reconstruction du quai permanent (compte tenu de l'affaissement du quai existant et des talus, les conditions de sol devront être déterminées afin de prévoir une conception appropriée) ;
- la démolition de l'escalier en bois existant et le remplacement par un escalier métallique neuf ;
- le déplacement d'un escalier métallique et l'ajout d'un escalier similaire ;
- le remplacement de l'éclairage et du garde-corps métallique en arrière-quai ;
- l'aménagement d'une surlargeur pour l'installation future d'un abri ;
- le marquage sur le quai et l'installation de la signalisation de la gare ;
- la remise en état des talus et de l'aménagement paysager sur le site.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	1,100	-	-	-	**1,200**	0,300	0,900	-

Précision : ± 30 %

B.21 Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement

(ARR. PIERREFONDS-ROXBORO – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 1100-1015

Le stationnement de la gare Sunnybrooke étant actuellement utilisé à pleine capacité, ce projet permettra d'ajouter environ 114 places aux 410 places existantes. L'AMT a examiné la possibilité d'agrandir le stationnement sur les terrains de la municipalité de Dollard-des-Ormeaux, juste au sud de la voie ferrée pour éviter le stationnement dans les rues avoisinantes. La construction du stationnement sera en grande partie achevée à la fin de l'automne 2008. L'installation de certains équipements finalisera le projet en 2009.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,750	0,150	-	-	-	**0,900**	0,477	0,423	-

Précision : ± 30 %

B.22 Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement

(VILLE DE LAVAL)

Ref. 1100-1014

Le stationnement Sainte-Dorothée, qui compte 946 places de stationnement, est rempli à capacité. La clientèle stationne dans la rue. Devant l'urgence de la situation, l'AMT avait aménagé temporairement 50 places en 2005. Il est prévu d'agrandir ce nouveau stationnement afin d'aménager de manière permanente les 50 places actuellement temporaires et d'ajouter 80 nouvelles places. Les coûts du projet sont estimés à 1,5 M$, incluant l'achat du terrain.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
1,050	0,450	-	-	-	**1,500**	0,375	1,125	-

Précision : ± 30 %

B.23 Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

(ARR. SAINT-LAURENT – VILLE DE MONTRÉAL)

Ref. 1100-1016

Le stationnement de la gare Bois-Franc est présentement utilisé à pleine capacité. Afin d'offrir davantage de places, l'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 135 places en bordure du stationnement actuel.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	0,550	-	-	-	**0,600**	0,150	0,450	-

Précision : ± 30 %

B.24 Gare Roxboro-Pierrefonds – Agrandissement du stationnement

(ARR. ROXBORO-PIERREFONDS – VILLE DE MONTRÉAL)

Ref. 1100-4505

Le stationnement de la gare Roxboro-Pierrefonds est quotidiennement en situation de débordement. Afin d'offrir davantage de places, l'AMT, en collaboration avec l'église Marie-Reine-de-la-Paix, aménagera un stationnement qui permettra la cohabitation des deux clientèles. Cette possibilité d'utiliser ce terrain paroissial permettra d'aménager 184 places, dont 111 places additionnelles pour les usagers du transport collectif.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,020	0,560	-	-	-	**0,580**	0,145	0,435	-

B.25 Site de garage Saint-Eustache – Installation d'une plate-forme Delta View

(VILLE DE SAINT-EUSTACHE)

Réf. n/d

L'AMT inspecte quotidiennement ses voitures passagers et ses locomotives. L'une des tâches à réaliser est de vérifier l'état des roues et des sabots de freins. Le projet consiste donc en l'installation d'une plate-forme Delta View au site de garage Saint-Eustache. Ceci permettrait d'effectuer le suivi des 58 voitures MR-90 quotidiennement pour valider l'usure des roues et des sabots de freins, en plus de créer des données statistiques pour le suivi de ces voitures. L'approbation par Transport Canada et des chemins de fer sera requise pour effectuer des inspections hebdomadaires au lieu des inspections quotidiennes.

L'installation d'une plate-forme permettra :

- d'effectuer un meilleur suivi des roues et des sabots de freins tous les jours ;
- d'effectuer une meilleure planification du réusinage des roues et des changements de roues ;
- d'engendrer une économie de coût de transport et de manutention ;
- d'engendrer une économie éventuelle par le remplacement des inspections quotidiennes par des inspections hebdomadaires.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,050	0,800	-	-	0,850	0,212	0,638	-

Précision : ± 30%

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD

En service sans interruption depuis 1889, la ligne Montréal/Dorion-Rigaud a fait l'objet d'importantes rénovations par le MTQ de 1982 à 1989. Elle est exploitée par l'AMT depuis 1996.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Avec près de 3,3 millions de déplacements enregistrés en 2007, l'achalandage annuel sur cette ligne a enregistré une hausse de 3,2 % par rapport à 2006. Selon les dernières prévisions, la croissance se poursuivra en 2008 avec une augmentation de 10 % par rapport à 2007. Pour continuer d'assurer un bon service, la consolidation de la ligne doit se poursuivre, que ce soit par l'allongement des quais, la réfection des infrastructures ferroviaires ou l'agrandissement des stationnements incitatifs. Par ailleurs, l'accroissement de la capacité nécessite l'ajout de trois voitures à deux niveaux pour allonger les trains. Cette intervention vise une augmentation de la capacité d'accueil de 12 % sur cette ligne, sans ajout d'infrastructures ferroviaires et sans augmentation substantielle des coûts d'exploitation.

Plusieurs projets sont actuellement à l'étude aux fins d'autorisation :

- réfection des infrastructures ferroviaires sur le tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud ;
- amélioration de la signalisation et des infrastructures ferroviaires ;
- ajout d'infrastructures nécessaires à l'accroissement du service.

Achalandage de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud entre 1996 et 2008

EN BREF

- 19 gares dont 3 communes avec les lignes Blainville–Saint-Jérôme et Delson-Candiac
- 15 stationnements incitatifs offrant 3 136 places autos et 429 places vélos
- 64,2 km de voie
- 12 départs en direction de Montréal
- 13 départs en direction de Montréal à partir de Vaudreuil[1]

[1] dont un desservant aussi Hudson et Rigaud

ACHALANDAGE RÉEL 2007

Pointe du matin	7 300
Pointe du soir	6 680
Jour moyen	14 740
Mensuel	307 800
Annuel	3 267 900
Annuel – Prévision 2008	3 594 600

PROJET AUTORISÉ

B.26 Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.27 Gare Vaudreuil – Aménagement permanent du stationnement

B.28 Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement

B.29 Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement

B.30 Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement

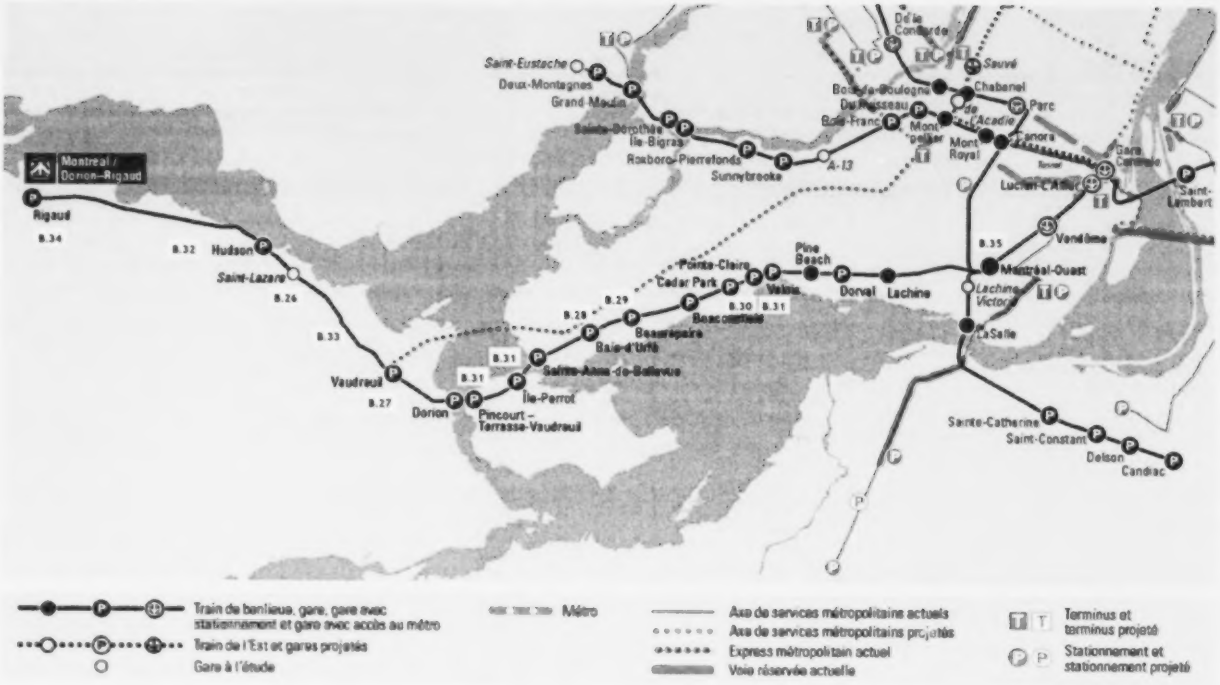
B.31 Allongement des quais – Phase III

B.32 Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires

B.33 Infrastructures pour un service accru à Hudson

B.34 Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures

B.35 Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2



PROJET AUTORISÉ

B.26 Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.27 Gare Vaudreuil – Aménagement permanent du stationnement

B.28 Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement

B.29 Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement

B.30 Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement

B.31 Allongement des quais – Phase III

B.32 Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires

B.33 Infrastructures pour un service accru à Hudson

B.34 Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures

B.35 Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2

PROJET AUTORISÉ

B.26 Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché

(VILLE DE SAINT-LAZARE)

Réf. n/d

La ville de Saint-Lazare compte actuellement près de 17 500 habitants. Une croissance démographique représentant près du tiers de la population actuelle est à prévoir au cours des prochaines années. Ainsi, l'AMT désire examiner, en collaboration avec la Ville de Saint-Lazare, l'opportunité d'offrir l'accès à une gare située entre celles de Vaudreuil et de Hudson. Des analyses seront faites par rapport aux travaux d'infrastructures requis et une étude de marché sera réalisée afin d'établir l'achalandage potentiel. Les études permettront de déterminer les coûts associés au projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.27 Gare Vaudreuil – Aménagement permanent du stationnement

(VILLE DE VAUDREUIL-DORION)

Réf. n/d

La gare régionale de Vaudreuil a été mise en service en 2003. Son stationnement temporaire a été agrandi à plusieurs reprises pour un total d'environ 600 places. Au cours de la prochaine année, la Ville de Vaudreuil-Dorion complétera son plan de réaménagement des infrastructures routières dans les secteurs avoisinant la gare. Par la suite, l'AMT rendra l'ensemble de son projet d'aménagement permanent.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,100	1,500	0,400	-	**3,000**	0,750	2,250	-

Précision : ± 30 %

B.28 Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement

(VILLE DE BAIE-D'URFE)

Réf. 1200-1001

Le stationnement actuel de la gare Baie-d'Urfé, situé au sud de l'A-20, dessert principalement la clientèle en provenance des municipalités de Baie-D'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue. Afin de mieux desservir la clientèle en provenance des nouveaux quartiers résidentiels de Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville, Kirkland et Pierrefonds (situés au nord de l'A-40), l'AMT désire acquérir un terrain dans le but d'aménager un stationnement de 150 places en partenariat avec la municipalité de Baie-D'Urfé.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	0,900	-	-	-	**1,000**	0,250	0,750	-

Précision : ± 30 %

B.29 Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement

(VILLE DE BEACONSFIELD)

Réf. 1200-1002

Le stationnement de la gare Beaurepaire est présentement utilisé à pleine capacité. Afin d'offrir davantage de places, l'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 50 places en bordure du stationnement actuel en partenariat avec la Ville de Beaconsfield.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	0,400	-	-	-	**0,450**	0,112	0,338	-

Précision : ± 30 %

B.30 Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement

(VILLE DE POINTE-CLAIRE)

Réf. 1200-1003

Le stationnement de la gare Cedar Park est présentement utilisé à pleine capacité. Afin d'offrir davantage de places, l'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 30 places en bordure du stationnement actuel.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	0,150	-	-	-	**0,200**	0,050	0,150	-

Précision : ± 30 %

B.31 Allongement des quais – Phase III

Réf. 1200-4511 (Cedar)

Les rames actuellement utilisées sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud comportent sept, huit ou dix voitures, pour une longueur de trains de 595, 680 ou 850 pieds. Or, les quais de plusieurs des gares de cette ligne sont plus courts. Comme il n'y a qu'une seule personne à bord pour ouvrir les portes en face du quai lors de l'arrivée en gare, les usagers descendant à ces gares ne peuvent voyager dans n'importe quelle voiture. Sinon, ils doivent descendre à des endroits non conformes aux normes de sécurité, ou même sortir à la gare suivante. Les travaux prévus constituent la phase III du projet initié en 2003, où les quais des gares Sainte-Anne-de-Bellevue (2003), Dorval (2004) et Pointe-Claire (2005) ont été prolongés. Cette troisième phase consiste à allonger les quais des gares Pincourt–Terrasse-Vaudreuil, Île-Perrot et Cedar Park.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,150	4,650	0,450	-	-	**5,250**	1,312	3,938	-

Précision : ± 30 %

B.32 Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires

(VILLES DE VAUDREUIL-DORION, HUDSON ET RIGAUD)

Réf. 1200-5001

Les infrastructures ferroviaires dans le tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud sont en état de dégradation avancée, ce qui met en péril le service sur ce tronçon. Pour assurer le maintien à moyen terme du service dans ce tronçon, il est nécessaire de rénover l'infrastructure ferroviaire. En raison de l'état dégradé de la voie ferrée, la vitesse des trains a été réduite de 60 à 10 mph en mai 2004, allongeant le temps de parcours entre les gares Rigaud et Vaudreuil de 23 à 38 minutes. Après des travaux minimum urgents, ce temps de parcours a été réduit à 30 minutes en décembre 2004, avec une vitesse maximale de 30 mph. Ces allongements du temps de parcours ont cependant eu un effet négatif important sur la clientèle, qui a diminué, alors que ce secteur connaît un développement résidentiel important. Pour éviter une nouvelle baisse de la vitesse des trains, voire même la ramener à 60 mph, et maintenir ce niveau de service à moyen terme, des travaux de réfection majeure de l'infrastructure ferroviaire doivent être rapidement réalisés. Ces travaux consistent principalement au remplacement de traverses, de ballast et de ponceaux.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,030	2,600	-	-	-	**2,630***	0,657	1,973	-

Précision : ± 50 %

** Projet en attente de l'achat de la ligne*

B.33 Infrastructures pour un service accru à Hudson

(VILLES DE VAUDREUIL-DORION ET HUDSON)

Réf. 5000-8002

Le service de trains de banlieue sur le tronçon entre Rigaud et Vaudreuil offre présentement un départ quotidien vers Montréal le matin et un retour le soir, avec un arrêt à la gare Hudson. Une rame est garée à Rigaud pendant la nuit. L'AMT étudie la possibilité d'augmenter le service à Hudson en ajoutant deux départs le matin et deux retours le soir, avec des rames de train qui partent présentement du site de garage Vaudreuil. En ajoutant ces départs de Hudson, huit mouvements de trains s'ajoutent sur le tronçon entre Hudson et Vaudreuil, ce qui nécessite des améliorations aux infrastructures ferroviaires, notamment à la signalisation ferroviaire automatique (Centre de contrôle centralisé – CCC) et à la protection des passages à niveau. Ces améliorations aux infrastructures ferroviaires sont estimées de façon préliminaire à 3,470 M$.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,120	1,750	1,600	-	-	**3,470**	0,867	2,603	-

Précision : ± 50 %

B.34 Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures

(VILLE DE RIGAUD)

Réf. 1200-4512

L'AMT prévoit, en fonction de la négociation et de la conclusion d'une entente satisfaisante avec le CFCP, le MTQ et la Ville de Rigaud, la relocalisation et la modernisation de la gare Rigaud. Cette dernière n'est pas facilement accessible à partir de l'A-40, où est situé un bassin de clientèle plus important compte tenu du développement résidentiel des plus considérables que connaît la région. De plus, le quai et l'emprise ferroviaire à la gare sont en état de dégradation avancée. Ce projet consiste à déplacer la gare près de l'A-40 (quai, stationnement de 40 places en gravier, etc.). Ces travaux seront effectués aux frais de la municipalité, qui n'est pas membre du territoire de l'AMT.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	**AUTRES**
-	0,750	-	-	-	**0,750**	-	-	**0,750**

Précision : ± 30 %

B.35 Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2

Réf. n/d

La configuration de l'édicule au centre du quai 2 entraîne des problèmes de sécurité majeurs depuis que l'exploitation ferroviaire implique l'utilisation des deux côtés du quai 2, avec les passages des trains des lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Delson-Candiac. L'utilisation du quai de part et d'autre fait en sorte que la largeur disponible pour circuler le long de l'édicule est réduite à son minimum. De plus, l'édicule nécessite des travaux importants sur le plan de la structure et du vitrage, à très brève échéance. L'AMT assurera la complémentarité aux travaux réalisés par la STM aux boucles Elmhurst et Montréal-Ouest.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	-	-	-	**0,500**	0,125	0,375	-

Précision : ± 30 %

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME

En service de 1882 à 1981, la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme a été remise en service par l'AMT en 1997 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. La demande étant confirmée par l'achalandage, la ligne est devenue permanente en 2000. De plus, un prolongement de la ligne de 15,5 km entre Blainville et Saint-Jérôme a été mis en service en 2007. Ce nouveau tronçon accueille chaque matin près de 500 clients.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 1997, cette ligne a connu une croissance de l'achalandage qui devrait se poursuivre au cours des prochaines années, malgré une légère diminution de l'ordre de 0,9 % en 2007 par rapport à 2006.

Le prolongement de la ligne jusqu'à Saint-Jérôme, autorisé en avril 2005 par le ministre des Transports, a été mis en service en janvier 2007. Les neuf voitures 900 à deux étages rénovées ont été remises en service à cette occasion, ajoutant ainsi une capacité de 25 % sur un train fort achalandé en période de pointe.

Le projet de connexion de la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal permettra d'augmenter la capacité de 75 % en pointe du matin et du soir.

Achalandage de la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme entre 1996 et 2008

EN BREF

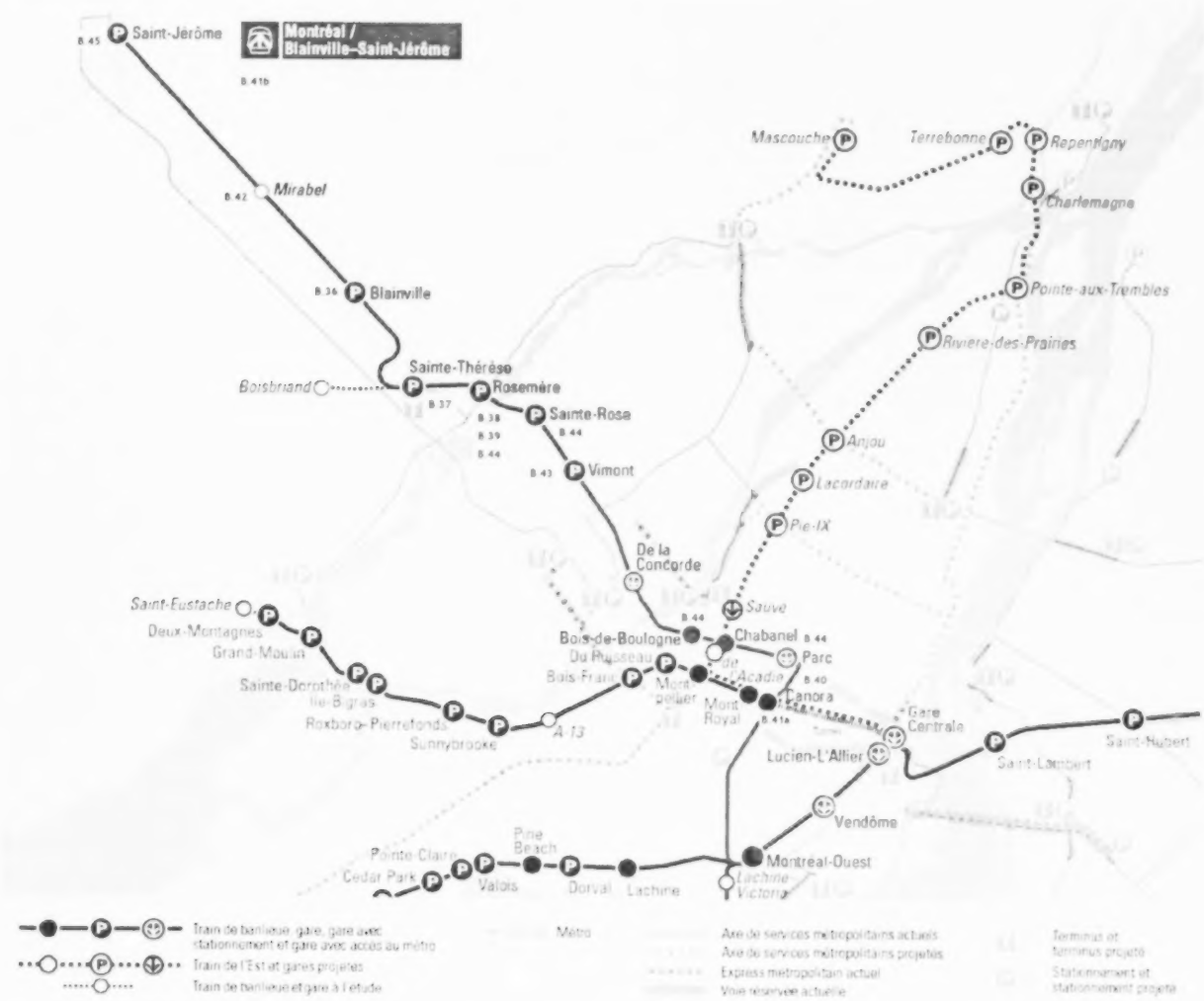
- 13 gares dont 3 communes avec les lignes Dorion-Rigaud et Delson-Candiac
- 6 stationnements incitatifs offrant 3 171 places autos et 171 places vélos
- 62,8 km de voie
- 10 départs en direction de Montréal[1]
- 10 départs en direction de Blainville[1]

[1] dont 4 desservant la gare Saint-Jérôme

ACHALANDAGE RÉEL 2007

Pointe du matin	4 680
Pointe du soir	4 180
Jour moyen	9 340
Mensuel	192 000
Annuel	2 114 900
Annuel – Prévision 2008	2 219 200

B

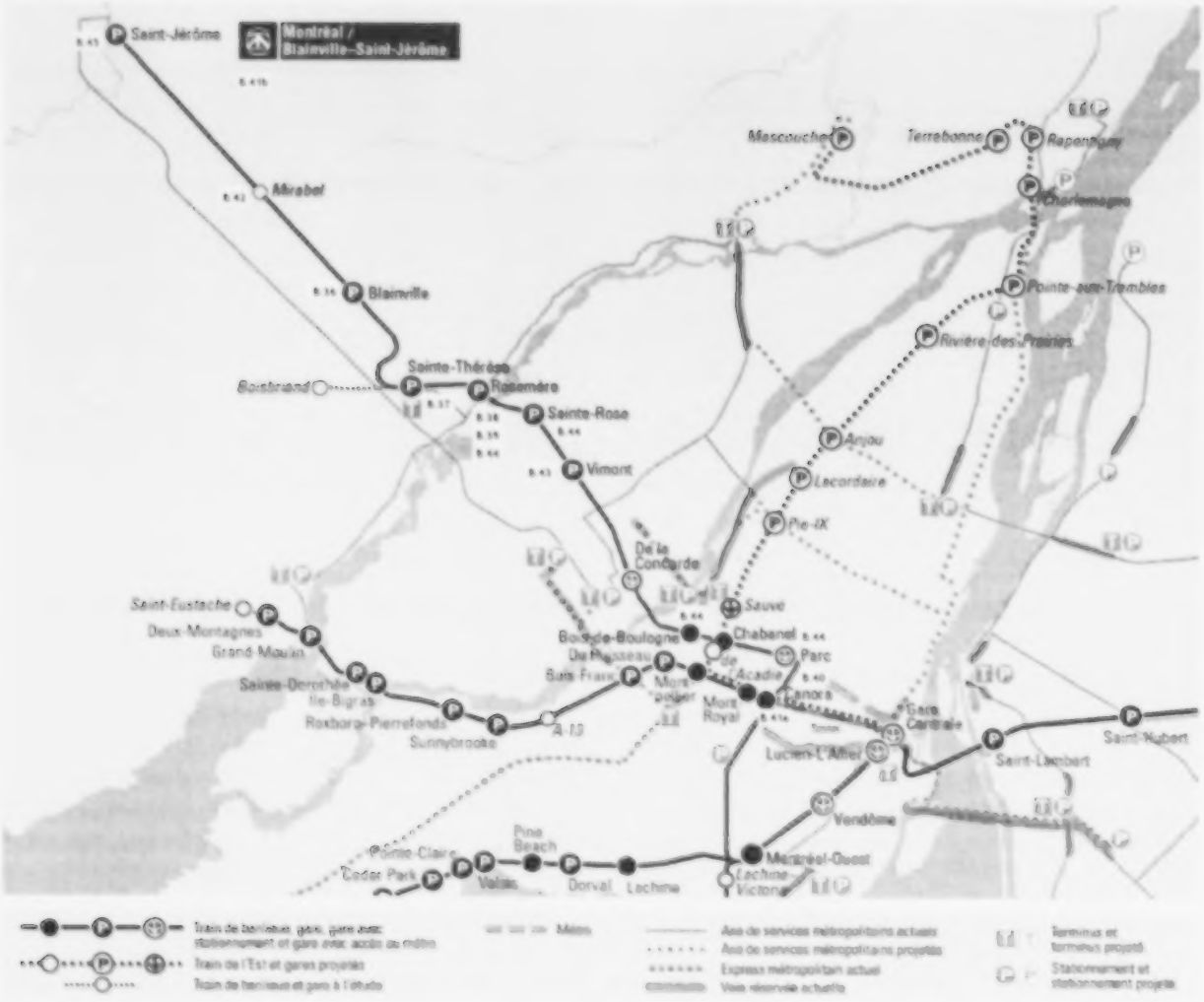


PROJETS AUTORISÉS

B.36 Gare Blainville – Agrandissement du stationnement – Étude
B.37 Gare Sainte-Thérèse – Agrandissement du stationnement – Étude
B.38 Gare Rosemère – Agrandissement du stationnement – Étude
B.39 Gare Rosemère – Amélioration de l'accessibilité – Étude
B.40 Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.41 Amélioration du service sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme
B.41a Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal
B.41b Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité *(non illustré)*
B.42 Gare Mirabel
B.43 Gare Vimont – Aménagements permanents et amélioration de l'accessibilité
B.44 Réfection de quais – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme
B.45 Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement



PROJETS AUTORISÉS

- B.36 Gare Blainville – Agrandissement du stationnement – Étude
- B.37 Gare Sainte-Thérèse – Agrandissement du stationnement – Étude
- B.38 Gare Rosemère – Agrandissement du stationnement – Étude
- B.39 Gare Rosemère – Amélioration de l'accessibilité – Étude
- B.40 Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

- B.41 Amélioration du service sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme
- B.41a Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal
- B.41b Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité *(non illustré)*
- B.42 Gare Mirabel
- B.43 Gare Vimont – Aménagements permanents et amélioration de l'accessibilité
- B.44 Réfection de quais – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme
- B.45 Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement

PROJETS AUTORISÉS

B.36 Gare Blainville – Agrandissement du stationnement – Étude

(VILLE DE BLAINVILLE)

Réf. n/d

Le stationnement de la gare Blainville est présentement utilisé à pleine capacité. L'AMT examinera la possibilité d'ajouter des places afin de répondre à la demande.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,050	-	-	-	**0,050**	0,050	-	-

B.37 Gare Sainte-Thérèse – Agrandissement du stationnement – Étude

(VILLE DE SAINTE-THÉRÈSE)

Réf. n/d

Le stationnement de la gare Sainte-Thérèse est présentement utilisé à pleine capacité. L'AMT examinera la possibilité d'ajouter des places afin de répondre à la demande.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,050	-	-	-	**0,050**	0,050	-	-

B.38 Gare Rosemère – Agrandissement du stationnement – Étude

(VILLE DE ROSEMÈRE)

Réf. n/d

Le stationnement de la gare Rosemère est présentement utilisé à pleine capacité. L'AMT examinera la possibilité d'ajouter des places afin de répondre à la demande.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,050	-	-	-	**0,050**	0,050	-	-

B.39 Gare Rosemère – Amélioration de l'accessibilité – Étude

(VILLE DE ROSEMÈRE)

Réf. n/d

Depuis l'implantation du train de banlieue, le CIT Laurentides offre un rabattement à la gare Rosemère. Ce service a débuté avec un minibus. Cependant, en raison de son succès, cinq minibus circulent maintenant dans les rues autour de la gare, en plus de la ligne principale qui parcourt Grande-Côte. À certaines heures, les minibus sont remplis à pleine capacité. En effet, la capacité restreinte des minibus (21 passagers) oblige le chauffeur à refuser les clients en trop. Autre problématique, faute d'aménagement, les minibus tournent actuellement « illégalement » sur des terrains privés. Un aménagement devra être prévu près du quai de la gare pour accueillir plus d'autobus. Il faudra aussi prévoir une sortie prioritaire aux autobus afin que ceux-ci soient de retour à temps pour le train suivant.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,100	-	-	-	**0,100**	0,100	-	-

B.40 Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude

(VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 1100-8002

Pour faire suite à l'acquisition des terrains de la gare de triage Outremont par l'Université de Montréal et des projets de construction de nouveaux pavillons et résidences pour étudiants, l'AMT, à la demande de la Ville de Montréal, étudie l'aménagement d'une nouvelle gare sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme afin d'améliorer la desserte en transport collectif de ce secteur. Aucun stationnement incitatif n'est prévu pour cette nouvelle gare.

La phase I du campus est prévue pour 2010-2011. Le projet de gare ne semble pas a priori opportun selon les études en cours. Ces études vont cependant se poursuivre.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,090	0,200	-	-	-	**0,290**	0,290	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.41 Amélioration du service sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme

Réf. 5000-8013

L'achalandage du service de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme a atteint la capacité du service actuel, soit environ 9 000 passagers par jour. De plus, le prolongement du service à Saint-Jérôme et l'ajout de nouvelles gares à Chabanel et De La Concorde ont créé une demande additionnelle sur le service de trains de banlieue.

Le service de trains de banlieue entre Saint-Jérôme et Montréal prend présentement 86 minutes pour parcourir le trajet jusqu'à la gare terminale Lucien-L'Allier, au centre-ville, en faisant le tour du mont Royal sur le réseau de voies du CFCP. Ces voies croisent les voies de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, qui accèdent à la Gare Centrale en passant dans le tunnel Mont-Royal. En reliant ces deux réseaux de voies, au sud de la gare Parc, sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, et au sud de la gare Canora, sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, le temps de parcours pour accéder au centre-ville pourrait être réduit d'environ 15 minutes.

Ce projet permettra d'accroître substantiellement la capacité de la ligne (près de 75 %) afin de répondre à une demande croissante résultant d'une diminution importante du temps de parcours. Le matériel roulant permettant d'accéder au tunnel Mont-Royal et d'offrir cette capacité additionnelle est inclus dans les commandes pour l'acquisition de 160 voitures et de 20 locomotives bimodes.

B.41a Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal

(ARR. CÔTE-DES-NEIGES–NOTRE-DAME-DE-GRÂCE ET VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 5000-8013

Une étude de faisabilité d'une liaison ferroviaire entre la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et la ligne Montréal/Deux-Montagnes a été réalisée par la firme CANAC en 2003. Le projet est présentement à l'étape de l'avant-projet préliminaire, qui servira à préciser la faisabilité et les coûts d'un tunnel reliant ces voies ferrées.

Les travaux requis consistent à aménager une liaison ferroviaire en tunnel entre la gare Parc et le tunnel Mont-Royal, ce qui inclut la construction d'un tunnel d'environ 250 m reliant les voies de la ligne Montréal/Deux-Montagnes dans le tunnel Mont-Royal et d'une structure d'étagement sous les voies du CFCP. Les modifications aux voies ferrées et à la signalisation ferroviaire entre la gare Parc et la ligne Montréal/Deux-Montagnes sont également requises.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,500	2,250	14,500	35,000	-	**52,250**	13,063	39,187	-

Précision : ± 30 %

B.41b Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité

Réf. 1300-5506

Compte tenu de l'ajout des nouvelles gares Saint-Jérôme, Vimont, Chabanel et De La Concorde en 2007, et de celle planifiée à Mirabel, l'ajout de trains nécessite des infrastructures additionnelles pour assurer la synchronisation des mouvements et la fiabilité du service. Également, la réduction majeure du temps de parcours produite par la liaison ferroviaire entre la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et la ligne Montréal/Deux-Montagnes créera une augmentation importante de la demande, qui nécessitera aussi l'ajout de trains en période de pointe.

Une étude d'amélioration des infrastructures ferroviaires sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme a été réalisée par le CFCP en 2006 pour permettre l'accroissement de la capacité de cette ligne. Le projet est présentement à l'étape de l'avant-projet préliminaire, qui servira à préciser les modifications à apporter aux infrastructures et aux systèmes de signalisation afin de maximiser la circulation ferroviaire.

Les travaux requis consistent à mettre en place un système de signalisation automatique à commande centralisée (CCC) entre la gare Parc et le site de garage Saint-Jérôme, qui permettra de commander à distance les aiguillages motorisés, à doubler la voie ferrée entre les gares Saint-Martin et Sainte-Rose (7 km) ainsi qu'à aménager une nouvelle voie d'évitement à Blainville et à Sainte-Thérèse.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,400	1,950	8, 000	10,000	-	**20,350**	5,088	15,262	-

Précision : ± 30 %

B.42 Gare Mirabel

(VILLE DE MIRABEL)

Réf. 1600-4502

Dans le cadre du prolongement de la ligne Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme mis en service en 2007, une gare additionnelle est prévue à Mirabel. Cette nouvelle gare permettrait d'augmenter l'achalandage du transport collectif ainsi que la capacité d'accueil et de stationnement de la ligne de trains de banlieue tout en réduisant la pression sur les stationnements existants situés plus au sud. L'aménagement de cette gare permettrait aussi de maximiser l'utilisation d'infrastructures existantes et de diminuer la congestion routière sur l'A-15.

Présentement, plus de 200 usagers de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme résident entre Blainville et Saint-Jérôme (Mirabel et Sainte-Anne-des-Plaines) et pourraient accéder plus facilement au train de banlieue par une nouvelle gare à Mirabel. Selon l'étude de marché réalisée, cette nouvelle gare pourrait attirer une clientèle potentielle de près de 400 usagers quotidiennement. Des démarches sont présentement en cours avec la collaboration de la Ville de Mirabel afin de trouver un site pour l'aménagement de cette gare, qui inclura un stationnement de 200 places, une boucle d'autobus, un quai et un éclairage.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,275	2,500	-	-	-	**2,775**	0,694	2,081	-

Précision : ± 30 %

B.43 Gare Vimont – Aménagements permanents et amélioration de l'accessibilité

(VILLE DE LAVAL)

Réf. 1300-1003

La gare Vimont a été aménagée de façon temporaire pour répondre à la demande générée par la fermeture temporaire de l'A-19 en octobre 2006, suite à l'effondrement du viaduc de la Concorde. Cependant, les aménagements actuels sont incomplets et n'offrent pas un niveau d'accueil acceptable aux usagers. De plus, l'accessibilité en voiture et en autobus est déficiente.

C'est pourquoi l'AMT entend aménager cette gare de façon permanente en 2009. Le projet comprend les quais, un stationnement incitatif d'environ 300 places, une boucle pour autobus de la Société de transport de Laval (STL), une voie d'accès vers les boulevards Bellerose et Dagenais, et la relocalisation de la Route verte et d'un marais. Pour faciliter l'accès et la sortie au stationnement et au terminus d'autobus, l'intersection au boulevard Bellerose doit être réaménagée avec un feu de circulation. La Ville de Laval participera au financement de l'amélioration de l'accessibilité à cette intersection. De plus, un nouvel accès à deux voies pourrait être construit dans l'emprise du nouveau boulevard Dagenais, entre le boulevard des Laurentides et la gare. Les besoins à long terme pourraient s'élever à 600 places de stationnement.

Par ailleurs, avec la mise en service du métro à Laval en 2007, la gare Saint-Martin a été fermée et remplacée par la gare intermodale De La Concorde, située à moins de 1,5 km. Une bonne partie des usagers actuels de la gare Saint-Martin utilise plutôt la nouvelle gare Vimont.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
1,200	7,555	-	-	-	**8,755**	2,034	6,101	0,620

Précision : ± 30 %

B.44 Réfection de quais – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme

Réf. n/d

Les quais ont été construits temporairement en asphalte et en bois (stationnement et quais). La qualité d'exécution des quais fait en sorte que ces derniers nécessitent d'importants travaux. Le projet consiste en la réfection des quais des gares Parc, Bois-de-Boulogne, Rosemère et Sainte-Rose. De plus, les gares Parc et Bois-de-Boulogne requièrent également des travaux supplémentaires, tels que l'ajout d'abris et l'ajout d'équipement de contrôle, principalement pour la gare Parc. Les travaux devraient être faits simultanément pour diminuer l'impact sur la clientèle et les coûts de mise en chantier.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,950	0,620	-	-	**1,570**	0,392	1,178	-

Précision : ± 20 %

B.45 Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement

(VILLE DE SAINT-JÉRÔME)

Réf. n/d

Ce projet consiste en l'aménagement permanent de 222 places additionnelles au stationnement existant de la gare Saint-Jérôme. Une entente signée le 27 septembre 2005 entre l'AMT et la Ville de Saint-Jérôme prévoyait la construction d'un stationnement de 318 places à la nouvelle gare de Saint-Jérôme (phase I). L'entente prévoyait également un agrandissement du stationnement (phase II) lorsque le taux d'occupation du stationnement (phase I) aurait atteint plus de 85 %. La Ville de Saint-Jérôme, qui a agit comme maître d'œuvre dans ce projet, a fait construire 376 places de stationnement en 2006 au lieu des 318 places prévues. Depuis l'ouverture de cette gare en 2007, le taux d'occupation dépasse 85 % des 376 places construites et certains usagers du train de banlieue doivent stationner dans les rues avoisinantes. La Ville désire l'agrandissement de ce stationnement. Pour ce faire, il faudra acheter deux terrains de la Ville de Saint-Jérôme, situés de part et d'autre du stationnement existant, totalisant environ 9 215 mètres carrés (99 200 pieds carrés).

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,465	-	-	-	**1,465**	0,366	1,099	-

Précision : ± 20 %

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE

En service de 1859 à 1988, la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire a été remise en service par l'AMT en 2000 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. Pour répondre à la demande qui a évolue rapidement, le service de trains a été progressivement accru en fonction de l'évolution de la mise en œuvre des infrastructures et des gares.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 2000, cette ligne connaît une croissance remarquable, avec une hausse 7,5 % en 2007 par rapport à 2006, pour atteindre plus de 1,5 million de déplacements, représentant un achalandage quotidien de plus de 6 600 passagers.

Afin de répondre aux besoins grandissants de la clientèle, l'AMT prévoit augmenter l'offre de service. Pour ce faire, 11 voitures à deux étages devront être utilisées d'ici 2010 pour l'ajout d'une rame sur la ligne. Cette mesure vise une augmentation de la capacité d'accueil de 40,8 %. Par la suite, quatre voitures à deux étages additionnelles seront utilisées pour augmenter la capacité de 69 % en pointe du matin et du soir.

Achalandage de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire entre 1996 et 2008

EN BREF

- 7 gares dont 1 commune avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes
- 6 stationnements incitatifs offrant 2 368 places autos et 121 places vélos
- 34,9 km de voie
- 4 départs en direction de Montréal
- 4 départs en direction de Mont-Saint-Hilaire

ACHALANDAGE RÉEL 2007

Pointe du matin	3 370
Pointe du soir	3 240
Jour moyen	6 620
Mensuel	136 000
Annuel	1 503 600
Annuel – Prévision 2008	1 600 700

B

PROJETS AUTORISÉS

B.46 Site de garage Mont-Saint-Hilaire – Équipements permanents pour contrer les déversements accidentels

B.47 Amélioration de la circulation ferroviaire entre la Gare Centrale et Mont-Saint-Hilaire – Étude

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.48 Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert

B.49 Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent

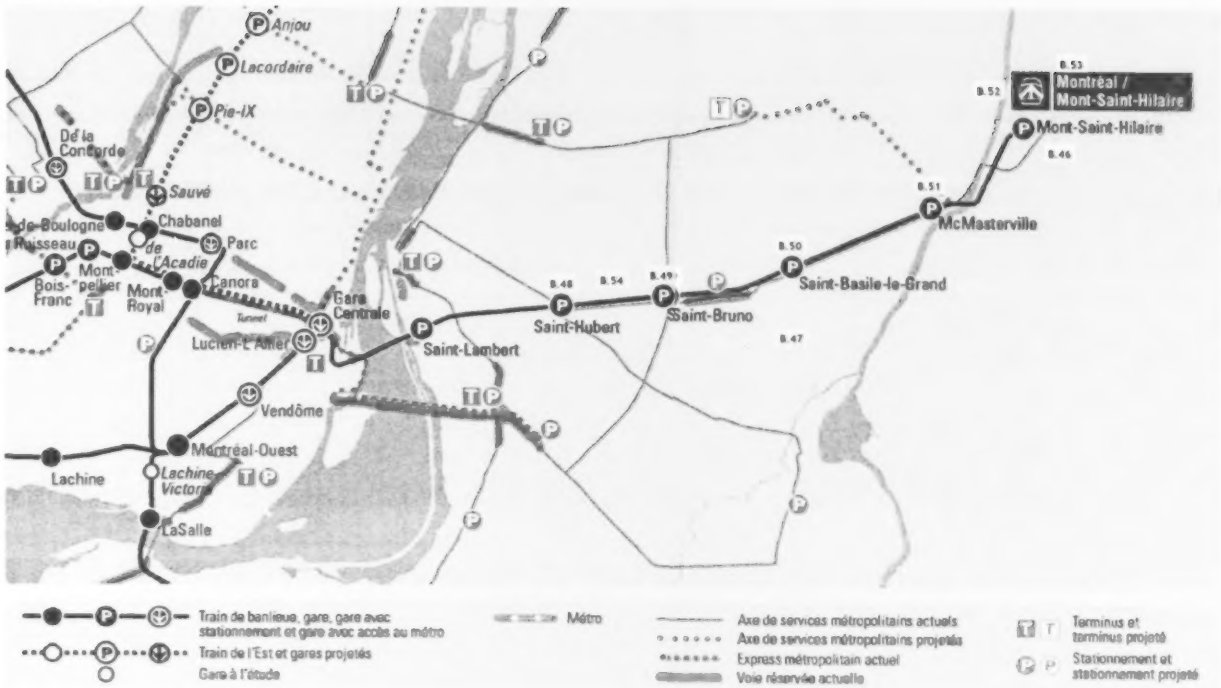
B.50 Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent

B.51 Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

B.52 Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

B.53 Ajout d'une troisième voie ferrée entre le site de garage Mont-Saint-Hilaire et la gare Mont-Saint-Hilaire

B.54 Ajout d'une troisième voie ferrée entre la gare Saint-Bruno et le triage Southwark



PROJETS AUTORISÉS

B.46 Site de garage Mont-Saint-Hilaire – Équipements permanents pour contrer les déversements accidentels

B.47 Amélioration de la circulation ferroviaire entre la Gare Centrale et Mont-Saint-Hilaire – Étude

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.48 Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert

B.49 Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent

B.50 Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent

B.51 Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

B.52 Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

B.53 Ajout d'une troisième voie ferrée entre le site de garage Mont-Saint-Hilaire et lla gare Mont-Saint-Hilaire

B.54 Ajout d'une troisième voie ferrée entre la gare Saint-Bruno et le triage Southwark

PROJETS AUTORISÉS

B.46 Site de garage Mont-Saint-Hilaire – Équipements permanents pour contrer les déversements accidentels

(VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE)

Réf. n/d

Lors de la mise en service de cette ligne en 2000, le ravitaillement en carburant des locomotives de l'AMT était effectué à Montréal. Par la suite, lorsque le CN a pris en charge l'entretien du matériel roulant, des installations temporaires pour contenir tout déversement accidentel lors du ravitaillement en carburant ont été mises en place au site de garage Mont-Saint-Hilaire. Ces installations temporaires doivent être remplacées par des équipements permanents et similaires à ceux déjà en place sur les autres sites de garage de l'AMT. Ce projet prévoit la construction de bassins de récupération des déversements sous et entre les voies ferrées, un séparateur et un récupérateur d'huile et de sédiments ainsi que des modifications au drainage.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	-	-	-	**0,500**	0,500	-	-

Précision : ± 30 %

B.47 Amélioration de la circulation ferroviaire entre la Gare Centrale et Mont-Saint-Hilaire – Étude

Réf. n/d

Le service actuel de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire offre quatre départs par période de pointe et l'ajout d'un cinquième départ en pointe est planifié. Toutefois, face à la demande croissante, différents projets sont envisagés pour améliorer substantiellement le service en période de pointe et hors pointe, ainsi qu'à contre-sens de la pointe. De plus, un projet de nouveau service de train vers Chambly/Marieville est envisagé et ce service emprunterait le corridor de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire entre Saint-Hubert (triage Southwark) et la Gare Centrale.

Plusieurs services utilisent présentement le corridor de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire (marchandises CN, VIA Rail, Amtrak, AMT). L'accroissement de ces services et l'aménagement d'un nouveau site de garage et d'un centre d'entretien à Pointe-Saint-Charles risquent de surcharger les infrastructures ferroviaires sur certains tronçons du corridor.

Une étude de circulation ferroviaire entre la Gare Centrale et Mont-Saint-Hilaire permettrait d'établir la capacité des infrastructures ferroviaires existantes et de proposer les améliorations nécessaires (voie ferrée, signalisation ferroviaire, structure), afin d'assurer la coexistence sécuritaire et fiable de l'ensemble des services actuels et futurs de trains de passagers et de marchandises. Cette étude couvrirait les tronçons suivants :

- Mont-Saint-Hilaire/Saint-Bruno ;
- Saint-Bruno/Saint-Lambert (incluant le triage Southwark) ;
- le pont Victoria ;
- Pointe-Saint-Charles/Gare Centrale.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,400	-	-	-	**0,400**	0,400	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.48 Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert

(ARR. SAINT-HUBERT – VILLE DE LONGUEUIL)

Ref. 1400-4511

Dans le cadre d'un plan de mise en valeur des abords du secteur aéroportuaire de Saint-Hubert, l'AMT, la Ville de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil (RTL) ont convenu d'aménager de façon permanente la gare Longueuil/Saint-Hubert de part et d'autre du chemin de Chambly. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) visant à redévelopper les terrains commerciaux vacants ou sous-utilisés dans le triangle formé par la voie ferrée, le chemin de Chambly et l'axe Vauquelin-Julien-Lord. Ce nouveau pôle de développement économique aura une densité plus élevée et des fonctions mixtes, ainsi que des aménagements plus conviviaux pour le transport collectif et les modes non motorisés, dans l'optique du *Transit Oriented Development* (TOD). Le projet comprend la nouvelle gare intermodale avec des quais chevauchant le viaduc actuel sur le chemin de Chambly, des places de stationnement incitatif et des aires d'attente et de dépose-minutes pour faciliter l'accès en provenance de Longueuil et de Saint-Hubert. À plus long terme, il est prévu d'aménager une nouvelle boucle pour des lignes d'autobus en rabattement, accessible à partir du futur axe de la Savane/Patrick/Julien-Lord. L'actuelle gare temporaire Saint-Hubert, mise en service en décembre 2003, accueille quotidiennement 700 passagers et le stationnement incitatif est utilisé à plus de 92 %.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
2,185	6,315	-	-	-	**8,500**	2,125	6,375	-

Précision : ± 30 %

B.49 Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent

(VILLE DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE)

Ref. 1400-4516

Lors de la mise en place de la phase initiale du projet de cette ligne, un aménagement temporaire de la gare Saint-Bruno a été réalisé, avec un stationnement en gravier d'environ 350 places. Dans le cadre de l'amélioration progressive du service et en raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 550 places. L'AMT, en collaboration avec la Ville de Saint-Bruno, a évalué la possibilité de déplacer la gare. Après évaluation, l'option retenue est le maintien de la gare sur le site actuel. L'AMT procédera à son aménagement permanent. Les travaux comprendront :

- l'aménagement permanent de stationnements (drainage, bordures, passages piétonniers, éclairage, caméras et pavage) ;
- l'aménagement d'une aire d'attente et de dépose-minutes pour voitures et d'une zone de quais d'autobus ;
- l'allongement et l'aménagement permanent du quai sud, qui ne permet actuellement que la montée/descente pour six voitures, sur une possibilité de 10 voitures ;
- l'aménagement permanent des installations de gare, dont l'installation d'abribus ;
- la réfection de la passerelle sur le viaduc ;
- des caméras.

Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,150	1,500	4,350	0,500	-	**6,500**	1,625	4,875	-

Précision : ± 30 %

B.50 Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent

(VILLE DE SAINT-BASILE-LE-GRAND)

Réf. 1400-4515

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service de cette ligne, une nouvelle gare a été aménagée à Saint-Basile-le-Grand en novembre 2003. Un stationnement temporaire en gravier, d'environ 260 places, a alors été aménagé. En raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à environ 350 places. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, qui accueille plus de 600 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente, pour porter le total à plus de 450 places. Les travaux comprendront le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage et les caméras du stationnement ainsi que l'acquisition du terrain, actuellement en location. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	2,900	-	-	-	**3,000**	0,750	2,250	-

Précision : ± 30 %

B.51 Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

(VILLE DE MCMASTERVILLE)

Réf. 1400-4513

Lors de la mise en place de la phase initiale du projet de cette ligne, la gare McMasterville a été aménagée avec un stationnement en gravier d'environ 175 places. Dans le cadre de l'amélioration progressive du service et en raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 450 places. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare qui accueille plus de 650 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente, pour porter le total à environ 720 places. Les travaux comprendront le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage, les caméras du stationnement ainsi que l'amélioration de l'accessibilité pour les autobus. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0, 180	3,320	-	-	-	**3,500**	0,875	2,625	-

Précision : ± 30 %

B.52 Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

(VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE)

Réf. 1400-4514

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service de cette ligne, une nouvelle gare a été aménagée à Mont-Saint-Hilaire en septembre 2002. Un stationnement temporaire en gravier, d'environ 240 places, a alors été aménagé. En raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 440 places. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, qui accueille plus de 590 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente. Les travaux comprendront le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage, les caméras et l'agrandissement du stationnement à 800 places, ainsi que l'aménagement de quais d'autobus dans le stationnement. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,250	3,750	-	-	-	**4,000**	1,000	3,000	-

Précision : ± 30 %

B.53 Ajout d'une troisième voie ferrée entre le site de garage Mont-Saint-Hilaire et la gare Mont-Saint-Hilaire

(VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE)

Réf. 1400-5002

Ce projet consiste à construire une nouvelle voie ferrée d'une longueur approximative de 1,6 km entre le site de garage Mont-Saint-Hilaire et la gare de Mont-Saint-Hilaire. Le projet inclura la signalisation ferroviaire ainsi que les protections pour le passage à niveau. Ces infrastructures ferroviaires sont requises afin de permettre l'ajout de service. Cette troisième voie permettra un changement de voie pour éviter les attentes lors des rencontres entre les trains de banlieue et les trains de marchandises. De cette façon, la fluidité et la sécurité des mouvements de trains requis en est augmentée. De plus, cela permettra l'augmentation du temps de disponibilité de la voie, et ce, pour les trains de marchandises et les trains de banlieue. L'AMT tient à garder confidentiels les dossiers durant les négociations afin de ne pas nuire à celles-ci. L'estimé préliminaire du projet s'élève à environ 6,8 M$, basé sur les coûts de réalisation antérieurs.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,500	6,300	-	-	-	**6,800**	1,700	5,100	-

Précision : ± 50 %

B.54 Ajout d'une troisième voie ferrée entre la gare Saint-Bruno et le triage Southwark

(VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE)

Réf. n/d

Afin de permettre l'ajout de service en période de pointe sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, il est nécessaire d'améliorer les infrastructures ferroviaires sur cette ligne qui est utilisée par les trains de banlieue, les trains de VIA Rail et les trains de marchandises du CN. L'ajout de départs en période de pointe offrirait une plus grande flexibilité pour la clientèle potentielle et une plus grande capacité à bord. Ce projet consiste à construire une nouvelle voie ferrée d'une longueur approximative de 6 km entre la gare Saint-Bruno et le triage Southwark à l'ouest de la gare Saint-Hubert. Cette troisième voie offrirait une plus grande capacité de circulation pour éviter les attentes lors des rencontres entre les trains de banlieue et les autres trains. L'estimé préliminaire du projet s'élève à environ 19,5 M$, basé sur les coûts de réalisation antérieurs. Le projet inclura une amélioration à la signalisation ferroviaire pour plus de flexibilité d'exploitation.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	6,500	12,500	-	**19,500**	4,875	14,625	-

Précision : ± 30 %

LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC

En service de 1887 à 1980, la ligne Montréal/Delson-Candiac a été remise en service par l'AMT en 2001 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. Pour répondre à la demande qui a évolué rapidement, le service de trains a été progressivement accru en fonction de l'évolution de la mise en œuvre des infrastructures et des gares. En 2005, la ligne a été prolongée de Delson vers Candiac.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

La ligne Montréal/Delson-Candiac a connu une hausse remarquable de 10,0 % en 2007 par rapport à 2006, atteignant un total de 591 100 déplacements. Afin de répondre aux besoins grandissants de la clientèle, l'AMT prévoit augmenter l'offre de service sur cette ligne. En poursuivant l'objectif de rendre cette ligne permanente en 2009, elle envisage le déploiement, sur les deux rames actuelles, de voitures à deux étages. Cette mesure permettrait une augmentation de la capacité d'accueil de 28 %. De plus, l'ajout d'une rame additionnelle permettrait d'augmenter la capacité d'accueil de 77 % en pointe du matin et du soir.

EN BREF

- 8 gares dont 3 communes avec les lignes Dorion-Rigaud et Blainville–Saint-Jérôme
- 4 stationnements incitatifs offrant 831 places autos et 77 places vélos
- 25,6 km de voie
- 4 départs en direction de Montréal
- 4 départs en direction de Delson-Candiac

Achalandage de la ligne Montréal/Delson-Candiac entre 1996 et 2008

ACHALANDAGE RÉEL 2007

Pointe du matin	1 380
Pointe du soir	1 290
Jour moyen	2 670
Mensuel	54 800
Annuel	591 100
Annuel – Prévision 2008	630 400

PROJET AUTORISÉ

B.55 Augmentation de service – Ligne Montréal/Delson-Candiac

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.56 Amélioration des infrastructures ferroviaires

B.57 Gare Delson – Réaménagement du quai

B.58 Gare Lachine-Victoria

B.59 Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent

B.60 Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

B.61 Site de garage Delson-Candiac – Aménagement permanent du site

B.62 Gare Candiac – Aménagement permanent

PROJET AUTORISÉ

B.55 Augmentation de service – Ligne Montréal/Delson-Candiac

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.56 Amélioration des infrastructures ferroviaires

B.57 Gare Delson – Réaménagement du quai

B.58 Gare Lachine-Victoria

B.59 Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent

B.60 Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

B.61 Site de garage Delson-Candiac – Aménagement permanent du site

B.62 Gare Candiac – Aménagement permanent

PROJET AUTORISÉ

B.55 Augmentation de service – Ligne Montréal/Delson-Candiac

Réf. 1500-4504

L'augmentation de service sur la ligne Montréal/Delson-Candiac implique l'ajout d'une rame supplémentaire. Afin que la rame additionnelle puisse être stationnée sur les voies de garage de Delson, une voie existante doit être prolongée ; un aiguillage supplémentaire et une potence seront aussi requis. Par ailleurs, afin d'assurer le ravitaillement de la nouvelle rame, la construction d'un chemin d'accès sera nécessaire.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,510	-	-	-	**0,510**	0,510	-	-

Précision : ± 30 %

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

B.56 Amélioration des infrastructures ferroviaires

Réf. 1500-8001

L'achalandage du service actuel de la ligne Montréal/Delson-Candiac ne cesse de croître depuis sa mise en service en 2001. Il atteint maintenant plus de 2 670 passagers par jour, ce qui dépasse sensiblement la capacité du service actuel. Les projets d'acquisition de voitures à deux étages et de locomotives bimodes prévus au PTI permettront d'augmenter à court terme cette capacité en remplaçant des voitures à un étage par des voitures à deux étages de plus grande capacité et en ajoutant une rame additionnelle pour offrir un service plus fréquent.

Cette augmentation de capacité est toutefois limitée à moyen terme si la fréquence des trains en période de pointe n'est pas augmentée. Cette nouvelle mesure peut toutefois être limitée par les infrastructures ferroviaires existantes, qui ne répondent pas aux normes d'exploitation ferroviaire. Une étude de capacité est nécessaire afin d'évaluer celle-ci. Il faudra aussi étudier les modifications à la signalisation ferroviaire (signalisation automatique à commande centralisée) et aux infrastructures (voies d'évitement et aiguillages automatiques) nécessaires pour accroître à moyen et long terme le nombre de trains de banlieue.

Ce projet devra être réalisé en tenant compte des impacts de différents projets à l'étude sur les infrastructures et l'exploitation de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud (accroissement de la ligne Montréal/Delson-Candiac, ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme vers la Gare Centrale, navette aéroportuaire et desserte de l'ouest de l'île).

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,000	4,000	-	-	**6,000**	1,500	4,500	-

Précision : ± 30 %

B.57 Gare Delson – Réaménagement du quai

(VILLE DE DELSON)

Réf. 1500-4503

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Delson a été aménagée de façon temporaire (quais en bois, surface de stationnement en gravier et éclairage sur fût en bois). L'AMT désire maintenant revoir, en collaboration avec la Ville de Delson, l'emplacement de la gare en vue d'un aménagement permanent, une fois l'obtention du statut permanent de la ligne en 2009 approuvé par les municipalités desservies sur le territoire des CIT Le Richelain et Roussillon.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	0,200	0,750	-	-	**1,000**	0,250	0,750	-

Précision : ± 30 %

B.58 Gare Lachine-Victoria

(ARR. LACHINE – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

Dans le cadre des travaux de l'échangeur Turcot échelonnés sur dix ans ainsi que dans un souci de développer le transport en commun à Lachine, l'AMT envisage l'implantation d'une nouvelle gare sur la ligne Montréal/Delson-Candiac. Une analyse de valeur du projet sera réalisée dans l'optique d'optimiser l'ensemble des composantes du projet et son coût de réalisation.

Ce projet implique l'aménagement d'un quai de trains, de stationnements incitatifs et de quais d'autobus. Compte tenu de l'élévation de la voie ferrée pour passer au-dessus de différents axes routiers (dont l'A-20), l'aménagement de quais revêt une certaine complexité.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,700	4,300	-	-	**5,000**	1,250	3,750	-

Précision : ± 30 %

B.59 Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent

(VILLE DE SAINTE-CATHERINE)

Réf. 1500-4506

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Sainte-Catherine a été aménagée de façon temporaire. Avec un achalandage quotidien moyen de 2 670 passagers sur cette ligne, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'attirer une nouvelle clientèle. Une fois le statut permanent de la ligne en 2009 approuvé par les municipalités desservies sur le territoire des CIT Le Richelain et Roussillon, l'aménagement permanent de la gare devrait s'amorcer. Le coût total de mise en place de ce projet est évalué à 2,0 M$.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,000	1,000	-	-	**2,000**	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

B.60 Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

(VILLE DE SAINT-CONSTANT)

Réf. 1500-4504

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Saint-Constant a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, soit plus de 100 % de hausse de l'achalandage, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin à la fois de retenir sa clientèle actuelle et d'attirer une nouvelle clientèle. Une fois le statut permanent de la ligne en 2009 approuvé par les municipalités desservies sur le territoire des CIT Le Richelain et Roussillon, l'aménagement permanent de la gare devrait s'amorcer en partenariat avec la Ville et le promoteur privé.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,000	1,000	-	-	**2,000**	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

B.61 Site de garage Delson-Candiac – Aménagement permanent du site

(VILLE DE DELSON-CANDIAC)

Réf. 1500-4503

Depuis la mise en service de la ligne, les deux rames de trains sont garées à la gare Delson sur une voie d'évitement existante du CFCP, d'une longueur réduite, ce qui limite le service à l'utilisation d'un maximum de deux rames de quatre voitures. Comme pour toutes les autres lignes de trains de banlieue, un nouveau site permanent de garage de nuit appartenant à l'AMT devra être aménagé de façon à assurer la sécurité et l'entretien approprié du matériel roulant.

Ce projet consiste à acquérir un terrain à Delson ou à Candiac et d'y aménager des voies de garage avec des postes d'alimentation en carburant et de branchement électrique pour la nuit. Le site doit également comporter un bâtiment pour les équipages de trains et des installations minimales pour l'inspection et le nettoyage du matériel roulant. De plus, ce projet est un enjeu pour l'entretien des équipements utilisés sur cette ligne. Dès juin 2010, le CFCP n'assurera plus l'entretien des locomotives. De ce fait, l'AMT doit être en possession de son propre site. Seuls les employés du CFCP peuvent effectuer ce type de travail sur les sites lui appartenant.

Le coût total de mise en place de ce projet avec du matériel usagé est évalué de façon préliminaire à 5,7 M$. Ce projet étant relié à une voie d'entreposage du CFCP, un réaménagement de cette voie et de la connexion à la voie principale est à prévoir. Également, l'entente entre l'AMT et les municipalités desservies sur le service actuel (projet pilote) vient à échéance en 2009 et devra être renouvelée pour déclarer la ligne permanente et réaliser les investissements permanents nécessaires.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	4,800	0,700	-	-	**5,700**	1,425	4,275	-

Précision : ± 50 %

B.62 Gare Candiac – Aménagement permanent

(VILLE DE CANDIAC)

Réf. 1500-4505

La ligne mise en service en 2001 a été prolongée en 2005 avec l'ajout d'une gare à Candiac. Tout comme les autres gares de la ligne, cette gare a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, soit plus de 100 % de hausse de l'achalandage, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'attirer une nouvelle clientèle provenant du développement de type TOD en construction aux abords de la gare. Une fois le statut permanent de la ligne en 2009 approuvé par les municipalités desservies sur le territoire des CIT Le Richelain et Roussillon, l'aménagement permanent de la gare devrait s'amorcer.

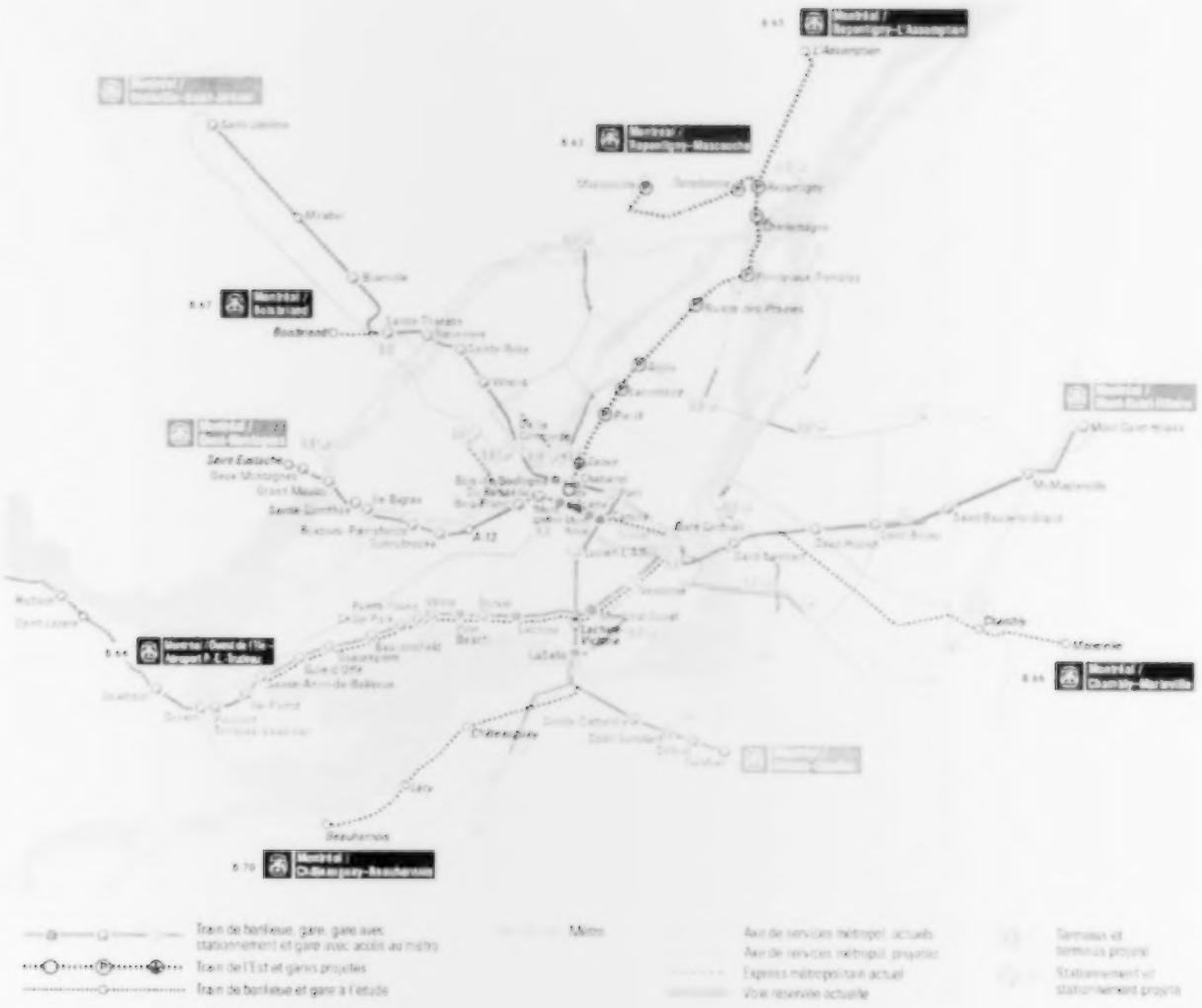
INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,000	1,000	-	-	**2,000**	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU

Développement du Train de l'Est

En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne et Mascouche) de la région métropolitaine. La popularité de ce nouveau service apparaît sans conteste et nos études révèlent que les nouveaux usagers proviendront à 70 % du territoire de Montréal et à 30 % de la couronne nord-est. Ainsi, les 30 voitures à deux étages prévues pour la mise en service de cette ligne permettront d'atteindre une capacité journalière de 5 500 personnes par pointe. Par la suite, quatre voitures additionnelles sont prévues pour l'accroissement à long terme et permettront d'augmenter de 2 % la capacité d'accueil.



PROJETS AUTORISÉS

B.63 Train de l'Est

B.64 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau vers le centre-ville – Étude

B.65 Desserte secteur de L'Assomption – Études d'opportunité

B.66 Desserte secteur Montréal/Chambly – Études d'opportunité et de marché

B.67 Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité

B.68 Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité *(non illustré)*

B.69 Développement du réseau de trains de banlieue – Études *(non illustré)*

B.70 Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

Train de banlieue, gare, gare avec stationnement et gare avec accès au métro
Train de l'Est et gares projetés
Train de banlieue et gare à l'étude
Métro
Axe de services métropol. actuels
Axe de services métropol. projetés
Express métropolitain actuel
Voie réservée actuelle
Terminus et terminus projeté
Stationnement et stationnement projeté

PROJETS AUTORISÉS

B.63 Train de l'Est
B.64 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau vers le centre-ville – Étude
B.65 Desserte secteur de L'Assomption – Études d'opportunité
B.66 Desserte secteur Montréal/Chambly – Études d'opportunité et de marché
B.67 Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité
B.68 Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité *(non illustré)*
B.69 Développement du réseau de trains de banlieue – Études *(non illustré)*
B.70 Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

PROJETS AUTORISÉS

B.63 Train de l'Est

(VILLES DE MONTRÉAL, REPENTIGNY, TERREBONNE ET MASCOUCHE)

Réf. 1800-1001

Ce projet consiste à offrir un service de trains de banlieue aux résidents de l'est de l'île de Montréal ainsi qu'aux résidents des municipalités de Repentigny, Charlemagne, Terrebonne et Mascouche.

Plus précisément, ce projet consiste à offrir dès sa mise en opération un service de cinq départs le matin et cinq retours l'après-midi, un aller-retour le midi et un autre en fin de soirée, avec des arrêts aux gares implantées à Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Charlemagne, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou, Lacordaire, Pie-IX, Sauvé et de l'Acadie. La gare terminale sera la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, via la ligne Montréal/Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier). Ce service offrira cinq départs en période de pointe du matin, plus un service hors pointe. À moyen terme, l'achalandage est estimé à 5 500 passagers, soit un potentiel d'achalandage annuel de 2,5 millions de passagers.

Ce projet nécessite les principaux travaux suivants :

- l'aménagement de 11 nouvelles gares, dont neuf avec stationnement ;
- l'ajout de nouvelles voies ferrées ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes ;
- l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire entre Repentigny et Mascouche ;
- l'aménagement de sites de garage en bouts de ligne, à Mascouche (garage de nuit) et à la Gare Centrale (garage de jour) ;
- l'acquisition de cinq locomotives neuves de type bimode (électrique et diesel) ;
- l'acquisition de 30 voitures neuves de type 3000 (deux étages à gabarit réduit).

Pour circonscrire le projet, plusieurs études relatives à la demande en transport, au marché ciblé, aux inventaires et aux impacts environnementaux, aux aspects économiques, à la conception des infrastructures ferroviaires et à la conception des gares ont été complétées ou sont en voie de l'être. Ces études sont réalisées en tenant compte des directives émises par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) après la transmission d'un avis de projet de l'AMT. Le tronçon entre Charlemagne et Mascouche a été soumis au processus du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à l'automne 2008. Tout particulièrement en ce qui concerne les gares, l'AMT poursuit son travail en étroite collaboration avec les représentants municipaux en vue de leur réalisation sur la base des concepts établis. De même, la conception des infrastructures ferroviaires est développée en fonction des diverses considérations des partenaires de l'AMT, le MTQ, les municipalités, le CN et les différents intervenants socioéconomiques. L'AMT a octroyé des contrats en vue de l'acquisition du matériel roulant.

La réalisation de ce projet est évaluée à 336,0 M$, auxquels s'ajoutent des contingences de 54,0 M$.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
37,000	159,000	157,000	37,000	-	390,000	97,500	292,500	-

Précision : ± 15 %

B.64 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau vers le centre-ville – Étude

Réf. 1200-8001

Les lignes de trains de banlieue offrent principalement des services en pointe du matin, de la périphérie vers le centre-ville de Montréal, et vice-versa en pointe du soir. Il y a peu ou pas de services à contre-charge en pointe ainsi qu'en hors pointe. Afin de pallier cette lacune, et à la demande des municipalités de l'ouest de l'île de Montréal, l'AMT entend aménager un corridor de voies ferrées dédié au transport des passagers dans le corridor de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.

De plus, Aéroports de Montréal (ADM), dans le cadre de son projet d'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport P.-E.-Trudeau, désire mettre en place un service de navette ferroviaire de haute fréquence entre l'aérogare et le centre-ville. Un tel service nécessite l'aménagement de voies ferroviaires dédiées au transport des passagers. La Ville de Montréal en a également fait une priorité dans son plan de transport.

En 2007 et 2008, l'AMT, ADM, la Ville de Montréal, la CMM, le MTQ et Transports Canada ont réalisé, en partenariat, les études pour préparer l'avant-projet. Pour l'année 2009, les études d'avant-projet préliminaire seront entamées. Elles viendront préciser les paramètres opérationnels qui permettront d'identifier la solution ferroviaire optimale et seront complétées par une analyse avantages/coûts et financière finale de cette solution.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,180	0,600	0,500	-	-	**1,280**	1,280	-	-

B.65 Desserte secteur de L'Assomption – Études d'opportunité

Réf. 1800-8001

Dans le cadre de la mise en service du Train de l'Est, et dans le but de réduire la congestion automobile dans l'axe de l'A-40, l'AMT examine, en collaboration avec les municipalités de L'Assomption et des environs, l'opportunité d'offrir une desserte de transport dans cette région. À cette fin, l'AMT a prévu un montant de 0,350 M$ pour la réalisation des études d'opportunité, qui comprennent des analyses de l'achalandage potentiel, l'identification des besoins de transport et la stratégie de services à mettre en place. De plus, les impacts financiers et les scénarios de partage des coûts seront également analysés, conformément aux demandes de la municipalité régionale de comté (MRC) de L'Assomption.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,250	0,100	-	-	-	**0,350**	0,350	-	-

B.66 Desserte secteur Montréal/Chambly – Études d'opportunité et de marché

Réf. 1400-8003

Au fil des années, l'A-10 et la route 112 sont de plus en plus congestionnées, en raison de la croissance continue du nombre d'automobiles. Afin de contrer cette congestion, l'AMT désire examiner, en collaboration avec les municipalités concernées, l'opportunité d'offrir un service de trains de banlieue dans la région de Chambly. Des analyses seront faites par rapport aux travaux d'infrastructures requis et une étude de marché sera réalisée afin d'établir l'achalandage potentiel. Ce projet implique des immobilisations importantes pour :

- l'amélioration des infrastructures ferroviaires (voies, signalisation, électrification, structures, etc.) ;
- l'aménagement de gares avec terminus d'autobus et stationnements incitatifs ;
- l'aménagement de sites de garage ;
- l'acquisition de matériel roulant.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	0,100	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

B.67 Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité

Réf. n/d

La ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dessert les municipalités du CIT Laurentides avec, entre autres, des gares à Blainville, Sainte-Thérèse et Rosemère. Ces gares sont situées du côté est de l'A-15 et leur accès est difficile pour les résidents des municipalités situées à l'ouest de l'A-15, dont Boisbriand. Pour les résidents de Boisbriand, la gare la plus proche est celle de Sainte-Thérèse et son stationnement est occupé à pleine capacité. Un important développement des terrains de l'ancienne usine GM est présentement en cours et offrira une opportunité de développement orienté vers le transport en commun (TOD). L'AMT désire, en collaboration avec les municipalités concernées, offrir un service de trains de banlieue avec une nouvelle gare à Boisbriand. Cette nouvelle gare n'étant pas située directement sur les voies ferrées utilisées par la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, un tel service nécessitera des infrastructures supplémentaires. Ce nouveau service permettra également d'accroître la capacité du service actuel entre la gare Sainte-Thérèse et Montréal.

Ce projet sera réalisé en conjonction avec la réception du nouveau matériel roulant en 2010-2012 et l'augmentation de la capacité de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme en raison de l'accroissement du nombre de trains qui en résultera. Des analyses seront faites au sujet des aménagements et équipements requis et une étude de marché sera réalisée en 2009 afin d'établir l'achalandage potentiel.

Ce projet implique des immobilisations importantes pour :

- l'amélioration des infrastructures ferroviaires à Boisbriand (voies, signalisation, électrification, structures, etc.) ;
- l'aménagement de gares avec terminus d'autobus et stationnements incitatifs ;
- l'aménagement de sites de garage ;
- les équipements de matériel roulant.

Ce projet ne nécessite pas l'acquisition de matériel roulant puisqu'il est déjà prévu à partir de la flotte actuelle et future de l'AMT.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	0,100	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

B.68 Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité

Réf. n/d

Le réseau de trains de banlieue comporte cinq lignes, dont une est présentement électrifiée (ligne Montréal/Deux-Montagnes). Le projet du Train de l'Est prévoit l'utilisation de locomotives bimodes pour accéder à la Gare Centrale, via la ligne Montréal/Deux-Montagnes, en raison de la nécessité d'utiliser une alimentation électrique dans le tunnel Mont-Royal. Également, un projet d'amener la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme vers la Gare Centrale est à l'étude. Le réseau actuel de trains de banlieue consomme annuellement près de 8 000 000 litres de carburant et émet plus de 20 000 tonnes de GES. L'électrification du réseau de trains de banlieue permettrait de réduire les coûts de carburant et les émissions de GES. Elle pourrait également améliorer la performance des trains en réduisant le temps de parcours. Toutefois, cette électrification implique des investissements majeurs pour mettre en place le réseau d'alimentation des trains (caténaires, sous-stations) et modifier les infrastructures existantes pour les rendre compatibles (signalisation ferroviaire). Une étude de préfaisabilité est nécessaire pour évaluer les coûts et bénéfices de cette électrification.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,700	-	-	-	**0,700**	0,700	-	-

B.69 Développement du réseau de trains de banlieue – Études

Réf. 5000-8012

Afin d'atteindre nos objectifs de mobilité durable et d'accroissement d'achalandage, il est incontournable d'améliorer les services de façon continue. À cette fin et pour répondre à la demande future anticipée et aux demandes des acteurs du transport collectif, diverses études seront réalisées dans le but d'évaluer de façon préliminaire les projets d'amélioration et de développement du réseau de trains de banlieue. Ces études permettront d'évaluer les besoins en infrastructures et matériel roulant, tels que l'ajout de gares et de lignes, l'amélioration des infrastructures, l'acquisition d'emprises ferroviaires, l'acquisition de voitures de trains de banlieue, l'acquisition de locomotives, l'ajout de voies, etc.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,350	0,350	0,350	-	**1,250**	1,250	-	-

B.70 Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

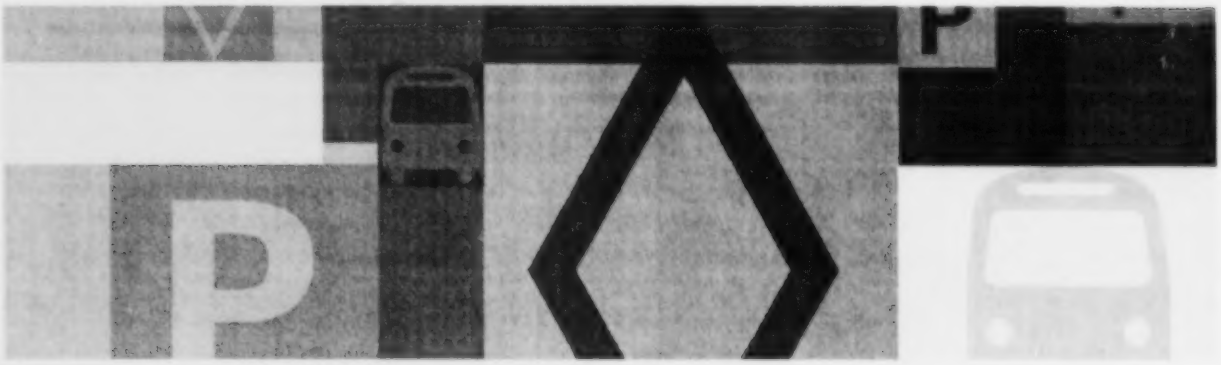
(VILLES DE CHÂTEAUGUAY ET BEAUHARNOIS)

Réf. n/d

Les municipalités de Châteauguay et des environs constituent un bassin important de la population de la grande région de Montréal. Dans l'effort continu de réduire la congestion automobile, notamment dans l'axe de la route 138 et du pont Mercier, l'AMT poursuivra ses études en collaboration avec ses partenaires afin d'évaluer et de développer un projet visant à implanter un service de trains de banlieue reliant la région de Châteauguay-Beauharnois au centre-ville de Montréal. L'AMT complétera, en 2009, les études d'opportunité et de faisabilité pour ce projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,100	-	-	-	**0,100**	0,100	-	-

C. RTM-AUTOBUS
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS



Face à une congestion sans cesse grandissante sur le réseau routier, le RTM-Autobus constitue une composante vitale du réseau dans la région de Montréal : en 2007, 2,2 millions d'automobilistes profitaient d'un stationnement incitatif, 24,7 millions d'usagers empruntaient des autobus qui circulent sur des voies réservées métropolitaines et près de 69,7 millions de clients annuels transitaient dans les terminus métropolitains. Le RTM-Autobus compte 19 axes de transport, 31 voies réservées, 15 terminus, 22 stationnements incitatifs, offrant quotidiennement 13 004 places et 3 autobus express métropolitains, dont A-40 et Île-des-Sœurs qui sont entrés en service en 2008. Grâce aux mesures mises en place le long des axes de transport collectif, le RTM-Autobus permet de relier efficacement tous les secteurs de la région métropolitaine non desservis par le train de banlieue ou le métro, notamment les secteurs à plus faible densité de population.

Consolider les axes de transport pour améliorer les services

Compte tenu de sa grande efficacité et de ses coûts plus modestes, le RTM-Autobus offre une alternative et une complémentarité pour tous les secteurs géographiques de la région non desservis par un mode lourd de transport collectif, notamment les secteurs à plus faible population. Les projets proposés dans le PTI 2009-2010-2011 sont répartis sur les axes suivants : Axes A-25 et boulevard Pie-IX · Axes A-20 et route 132 · Axes A-10 et A-Bonaventure · Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal.

Ses défis : Accroître l'utilisation du transport collectif en augmentant l'achalandage des équipements métropolitains, notamment celui des autobus express métropolitains · Assurer le maintien et l'amélioration de la performance des services · Offrir une qualité de service accrue et des équipements de qualité optimale.

Ses objectifs : Bonifier graduellement l'offre de service des express métropolitains en augmentant, s'il y a lieu, le nombre d'heures de service, ce qui accroît la capacité et réduit les temps d'attente pour les usagers · Offrir une qualité de service accrue et des équipements et infrastructures de qualité supérieure afin d'être compétitif par rapport à la voiture · Implanter de nouvelles lignes d'autobus express métropolitains pour desservir une nouvelle clientèle dans des axes routiers métropolitains actuellement congestionnés : des terminus et stationnements incitatifs seront déployés en tête de ligne pour capter la clientèle, alors que des mesures préférentielles, dont des voies réservées, viendront réduire les temps de parcours des autobus, rendant ainsi le service compétitif par rapport à l'automobile.

EN BREF

Voies réservées	
Nombre de voies	31
En pointe du matin	85,2 km
En pointe du soir	73,5 km
Stationnements incitatifs	
Nombre de stationnements	22
Nombre de places	13 004
Terminus	
Nombre de terminus	15
Autobus express	
Nombre d'express	3

Services métropolitains

- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain actuel
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Métro

Points de services métropolitains

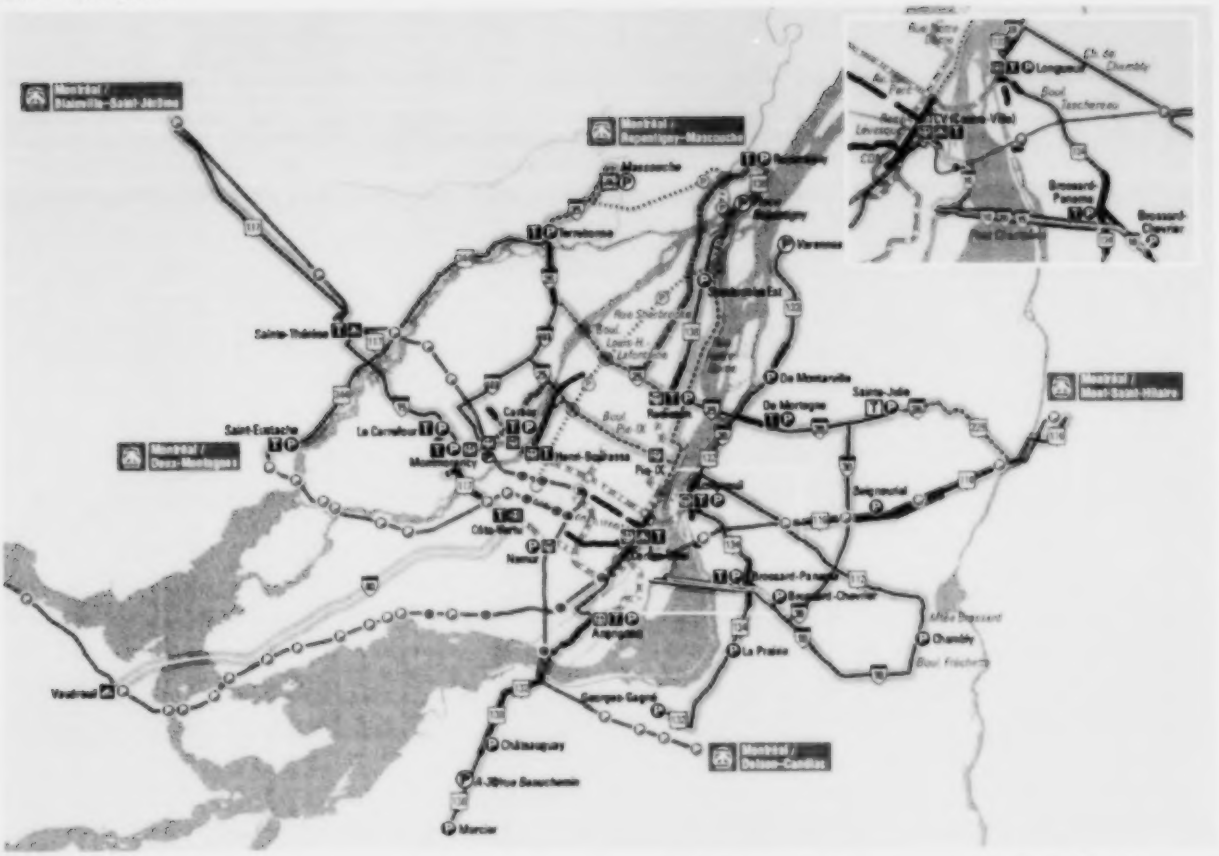
- A Gare et gare projetée
- T Terminus et terminus projeté
- P Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Réseau périphérique

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

	CARACTÉRISTIQUES	1997	2007	PRÉVISION 2008[1]	OBJECTIF 2009
TERMINUS					
	Nombre de terminus	6	15	15	16
	Nombre de quais	116	205	205	233
	Achalandage annuel	46,7 M	69,7 M	72,7 M	73,7 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	10	20	20	23
	Nombre de places offertes	4 600	13 004	12 704	13 139
	Achalandage annuel	0,6 M	2,2 M	2,6 M	2,9 M
	Taux d'utilisation	63%	75%	82%	82%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	31	31	32
	Longueur pointe du matin	41,2 km	85,2 km	85,2 km	85,4 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	73,5 km	73,5 km	73,7 km
	Achalandage annuel	16,0 M	24,7 M	25,6 M	25,6 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel		1 045 M	1 259 M	1 300 M
Express A-40	Achalandage annuel				2 105 M
Express Île-des-Sœurs	Achalandage annuel				5 105 M

[1] Estimation de l'achalandage annuel 2008, prévision annuelle basée sur résultats d'achalandage



Services métropolitains

- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain actuel
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Métro

Points de services métropolitains

- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Mesure préférentielle

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

	CARACTÉRISTIQUES	1997	2007	PRÉVISION 2008[1]	OBJECTIF 2009
TERMINUS					
	Nombre de terminus	6	15	15	16
	Nombre de quais	118	225	225	233
	Achalandage annuel	40,7 M	69,7 M	72,7 M	73,7 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	10	22	22	23
	Nombre de places offertes	4 600	13 004	12 706	13 138
	Achalandage annuel	0,6 M	2,2 M	2,6 M	2,8 M
	Taux d'utilisation	63%	75%	82%	82%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	31	31	32
	Longueur pointe du matin	41,2 km	85,2 km	85,2 km	85,4 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	73,5 km	73,5 km	73,7 km
	Achalandage annuel	16,0 M	24,7 M	26,6 M	26,6 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel	-	1,049 M	1,259 M	1,300 M
Express A-40	Achalandage annuel	-	-	-	0,105 M
Express Île-des-Sœurs	Achalandage annuel	-	-	-	0,105 M

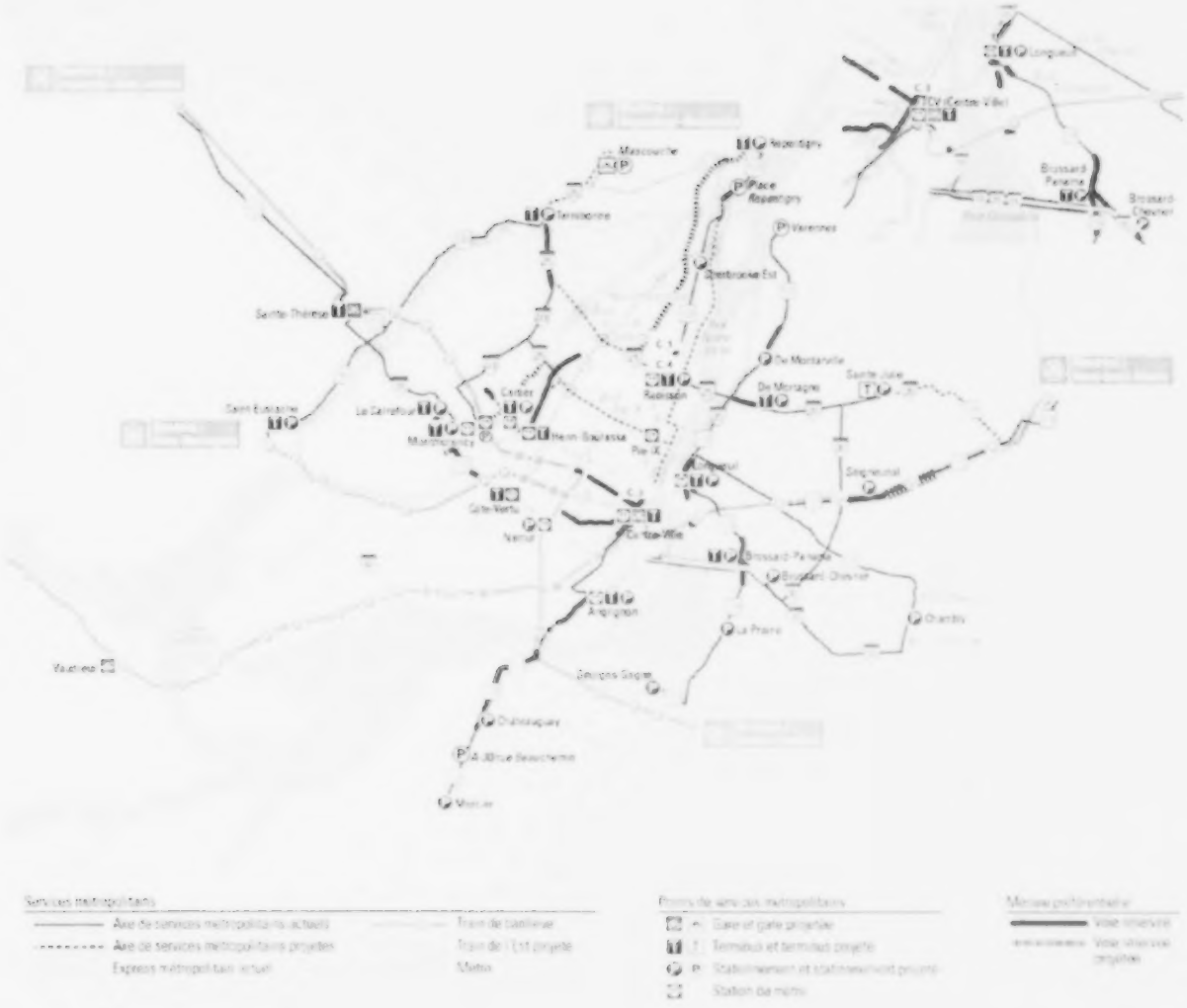
[1] *Estimation de l'achalandage annuel 2008 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage*

INFRASTRUCTURES COMMUNES

Le RTM-Autobus requiert des investissements qui sont communs à plus d'un axe, tels que les projets d'amélioration des équipements accueillant différentes AOT ou ayant un rayonnement régional.

Infrastructures communes

Certains équipements, comme le terminus Centre-ville et le stationnement Radisson, requièrent des travaux majeurs pour accroître la capacité d'accueil des services d'autobus et de la clientèle et ainsi développer l'utilisation des transports collectifs.



Services métropolitains
- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain actuel
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Métro

Points de services métropolitains
- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Réseau préférentiel
- Voie réservée actuelle
- Voie réservée projetée

PROJETS AUTORISÉS

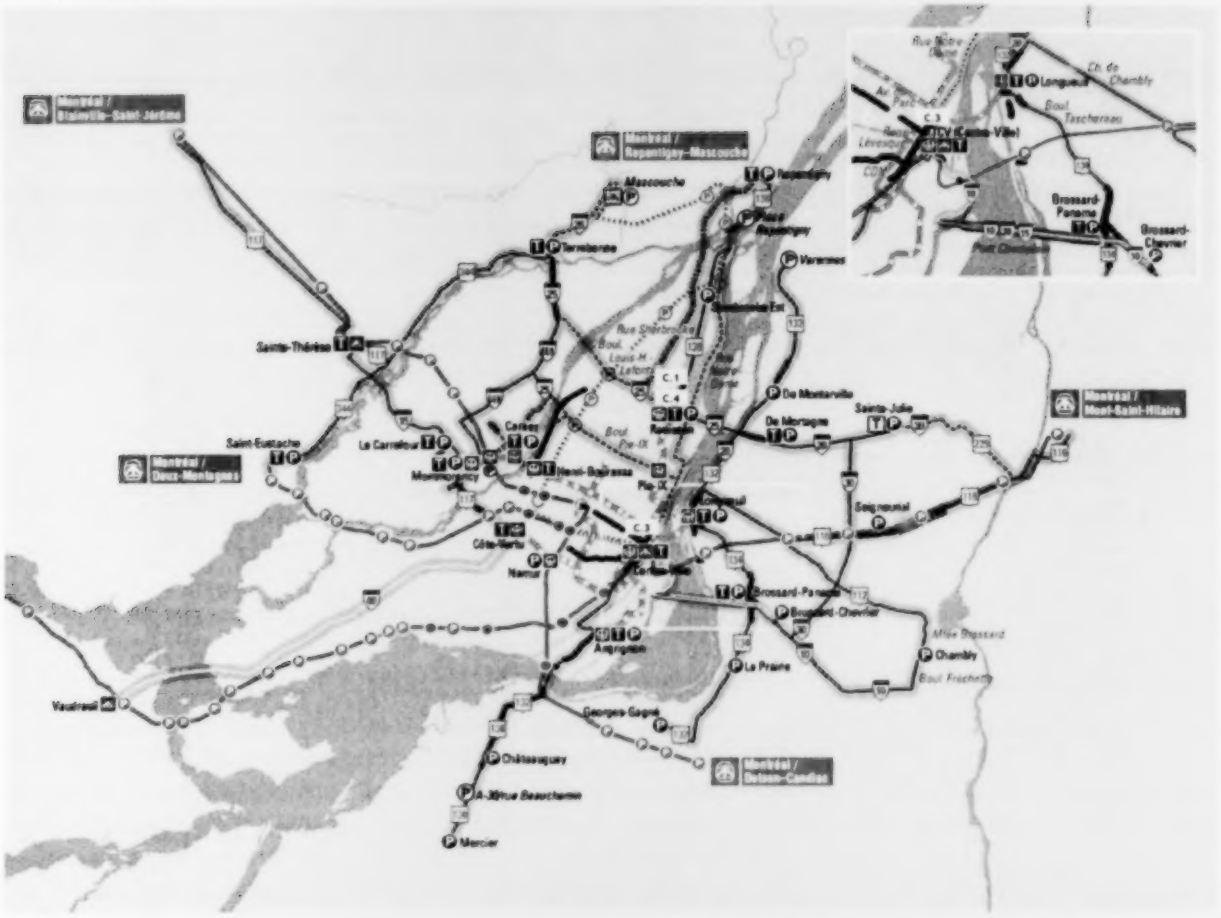
C.1 Stationnement Radisson – Étagement du stationnement – Étude

C.2 Entretien majeur des équipements métropolitains *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.3 Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus

C.4 Stationnement Radisson – Agrandissement



PROJETS AUTORISÉS

C.1 Stationnement Radisson – Étagement du stationnement – Étude

C.2 Entretien majeur des équipements métropolitains *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.3 Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus

C.4 Stationnement Radisson – Agrandissement

PROJETS AUTORISÉS

C.1 Stationnement Radisson – Étagement du stationnement – Étude

(VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

En plus d'examiner la possibilité d'ajouter environ 100 places en bordure du stationnement actuel (voir projet C.4), l'AMT étudiera la possibilité d'étager le stationnement actuel afin d'augmenter la capacité d'accueil et ainsi répondre à la demande. Les études permettront de déterminer les coûts associés au projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

C.2 Entretien majeur des équipements métropolitains

Réf. n/d

Certaines infrastructures du RTM-Autobus se sont détériorées avec les années et nécessitent des réparations importantes, soit le remplacement d'équipements mécaniques et électriques, des travaux de resurfaçage dans des stationnements et la réfection de toitures ou autres. Ces coûts sont entièrement couverts par l'AMT. La priorité des projets retenus a été établie dans un programme quinquennal d'entretien majeur afin de maintenir une qualité adéquate des infrastructures.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,600	0,750	0,500	0,250	-	**2,100**	2,100	-	-

Précision : ± 30 %

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.3 Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus

(ARR. VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 2000-8002

En plus de permettre l'exploitation de nouveaux quais sur rue depuis août 2008 pour accroître la capacité du terminus Centre-ville de la rue De la Gauchetière, l'AMT cherchera à accroître davantage la capacité d'accueil des services d'autobus en opération dans le corridor métropolitain de l'axe Pont-Champlain/Bonaventure.

L'AMT doit assurer pour tous les transporteurs dans cet important corridor métropolitain le maximum de capacité d'exploitation pour répondre à la croissance des services de transport en commun, qui sera stimulée par de nombreux facteurs positifs pour notre industrie, dont l'évolution du marché de l'essence et le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services du transport en commun (PAGASTC) du MTQ.

Une demande accrue pour des services de transport collectif est aussi prévisible en conséquence du projet de la Société du Havre de Montréal (SHM), qui consiste à reconstruire le tronçon montréalais de l'A-Bonaventure. En effet, cet important réaménagement routier aura un impact sur les transferts modaux de l'automobile vers le transport en commun, en raison de la réduction de la capacité routière visée par le nouvel aménagement routier de l'axe Bonaventure à Montréal.

Le projet de l'AMT, actuellement en phase d'étude préliminaire, prévoit l'implantation d'un nouveau terminus au centre-ville de Montréal, qui serait complémentaire à l'actuel terminus de la rue De La Gauchetière. Le développement de ce projet tiendra compte des orientations gouvernementales à venir à la suite des analyses d'un avant-projet d'un SLR dans l'axe A-10, qui ont déjà été déposées par l'AMT.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,500	50,000	46,500	3,000	-	**100,000**	25,000	75,000	-

C.4 Stationnement Radisson – Agrandissement

(VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

Le stationnement incitatif Radisson, d'une capacité de 527 places, affiche régulièrement complet, avec un taux d'utilisation de 100 % dans la dernière année. L'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 100 places en bordure du stationnement actuel, dans la mesure où les terrains seront rendus disponibles. Ce projet porterait le nombre de places à 627.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,600	-	-	-	**0,600**	0,150	0,450	-

Précision : ± 30 %

AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX

Dans ces axes, les travaux de prolongement et de réfection de l'A-25 ainsi que l'implantation d'une nouvelle voie réservée sur le boulevard Pie-IX à Montréal contribuent à l'organisation de la desserte en transport collectif.

Consolider le réseau pour améliorer les services

Sur l'A-25 entre Laval et Terrebonne via les tronçons de voies réservées, le service d'autobus est assuré par les lignes du CIT Les Moulins vers les terminus Henri-Bourassa et Radisson, et par les lignes de la STL vers le terminus Henri-Bourassa. Le boulevard Pie-IX constitue l'un des axes de transport collectif les plus importants dans la région. Cet axe relie les municipalités de Terrebonne, Laval et les arrondissements Montréal-Nord, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Rosemont–La Petite-Patrie et Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de la Ville de Montréal. Avec l'arrivée du nouveau pont de l'A-25, une opportunité importante se présente pour la concrétisation d'un axe majeur pour le transport en commun dans l'enlignement du boulevard Pie-IX et de son prolongement vers Laval et Terrebonne.

ACHALANDAGE EN 2007

Terminus Terrebonne	1 698 600	usagers
Stationnement Terrebonne	168 500	véhicules (taux d'occupation : 100 %)
Voie réservée A-25	512 300	usagers
Station de métro Pie-IX[1]	4 565 400	usagers entrant

[1] *Donnée STM 2007*

C

Services métropolitains

- Axes de services métropolitains actuels
- Axes de services métropolitains projetés
- Express métropolitain actuel
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Métro

Points de services métropolitains

- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Réseau routier supérieur

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

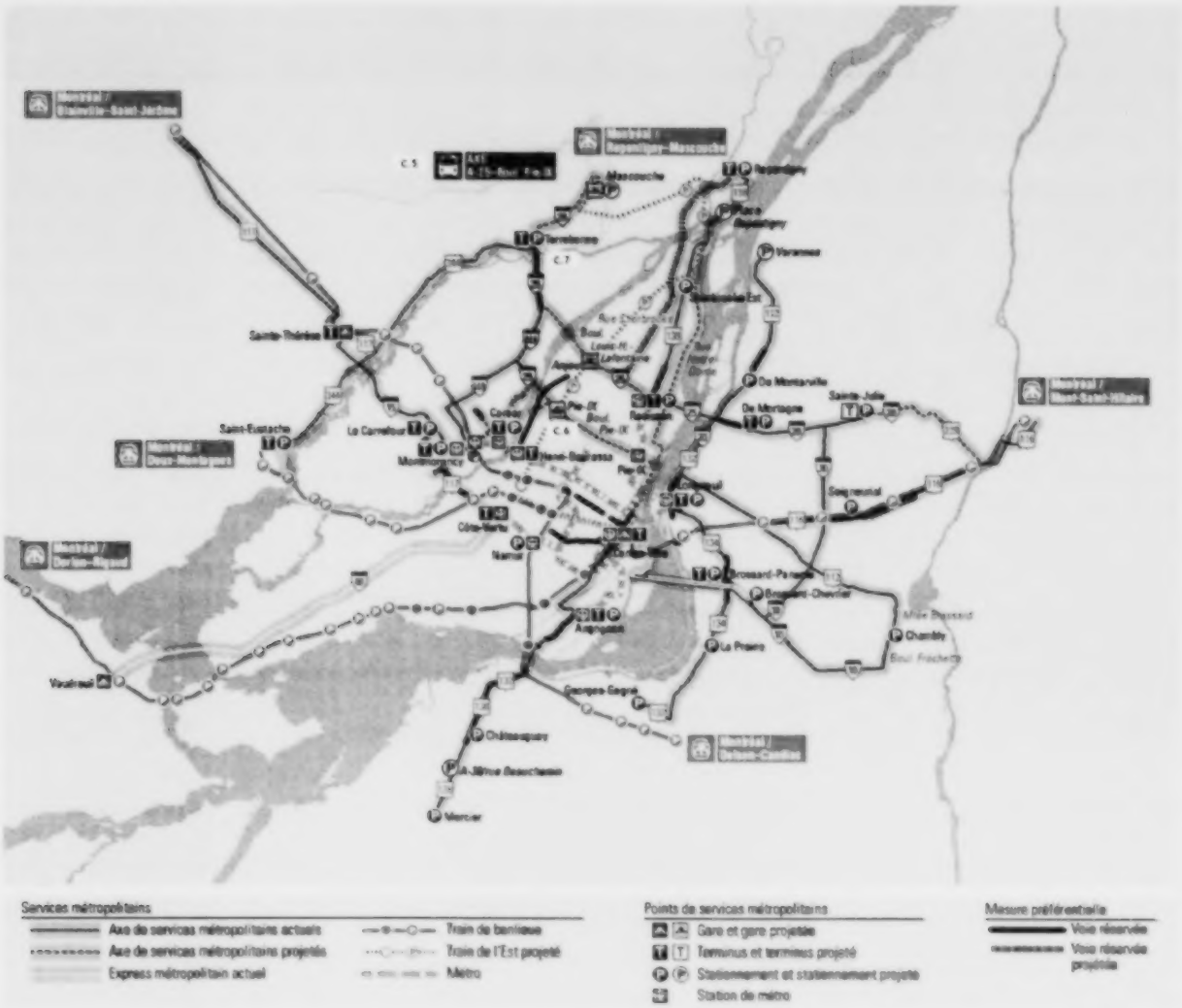
PROJET AUTORISÉ

C.5 Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.6 Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

C.7 Stationnement Terrebonne – Phases IV et V



PROJET AUTORISÉ

C.5 Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.6 Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

C.7 Stationnement Terrebonne – Phases IV et V

PROJET AUTORISÉ

C.5 Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs

(VILLES DE LAVAL, TERREBONNE ET MASCOUCHE)

Réf. 2000-8005

Sous les considérations du projet du Train de l'Est (projet B.63) et du prolongement de l'A-25 à Montréal et à Laval, l'AMT souhaite étudier l'opportunité et la faisabilité de poursuivre le développement du transport collectif par une bonification des services dans cet axe de déplacement du corridor Rive-Nord/Laval/Montréal.

Cette étude a pour objectifs principaux d'améliorer les conditions de circulation des autobus se rabattant à l'actuel terminus Terrebonne et d'évaluer de nouvelles mesures préférentielles vers le nord, dont des stationnements incitatifs additionnels à localiser au-delà du boulevard des Seigneurs vers Mascouche.

De plus, considérant que le prolongement de l'A-25 prévoit une voie réservée pour autobus, il y a lieu d'examiner les possibilités d'une desserte efficace sur le territoire de Montréal avec comme objectif un rabattement au terminus Radisson.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.6 Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

(ARR. MERCIER–HOCHELAGA-MAISONNEUVE, ROSEMONT–LA PETITE-PATRIE, VILLERAY–SAINT-MICHEL–PARC-EXTENSION ET MONTRÉAL-NORD – VILLE DE MONTRÉAL – VILLE DE LAVAL)

Réf. 2000-2033

L'axe Pie-IX est l'un des plus achalandés sur les territoires considérés ainsi que l'un des plus importants axes de transport collectif sur le territoire de Montréal, à l'est de la ligne 2 orange du métro.

Le développement de mesures préférentielles au transport en commun et d'un SLR s'inscrit dans le Plan de transport de la Ville de Montréal et constitue une priorité pour la STM et l'AMT.

L'AMT poursuivra en 2009 l'étude d'avant-projet d'un nouveau concept de mesures préférentielles au transport collectif dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval ainsi que des analyses pour le développement d'un concept de SLR.

En collaboration avec les partenaires du projet, elle complétera, en 2009, un avant-projet préliminaire afin de présenter une demande d'autorisation de principe au MTQ pour le développement de l'avant-projet définitif ainsi que pour la préparation subséquente des plans et devis requis pour le lancement d'un appel d'offres de réalisation.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
1,355	1,300	0,500	-	-	**3,155**	0,789	2,366	-

Précision : ± 30 %

C.7 Stationnement Terrebonne – Phases IV et V

(VILLE DE TERREBONNE)

Réf. n/d

Avec la mise en service complète de la voie réservée de l'A-25, le stationnement continue de connaître un fort succès et est utilisé à capacité sur une base récurrente. Afin de poursuivre les agrandissements successifs en vue de répondre à la demande sans cesse croissante, ce projet vise à ajouter 138 places additionnelles et à ajouter des abris vélos. Ceci constitue la phase IV du projet. Par la suite, en phase V, l'AMT, en collaboration avec la MRC Les Moulins, évaluera les besoins et la possibilité de doter le terminus Terrebonne d'un stationnement satellite à proximité d'une capacité de 600 places.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,600	4,600	0,500	-	**6,700**	1,675	5,025	-

Précision : ± 50 %

AXES A-20 ET ROUTE 132

Consolider le réseau pour améliorer les services

L'axe de l'A-20 est desservi par les lignes du RTL en direction des terminus Longueuil et Radisson, ainsi que par les lignes offertes par la Ville de Sainte-Julie vers les terminus Longueuil, Boucherville et Centre-ville. Deux stationnements incitatifs à Sainte-Julie et à Boucherville (De Mortagne) aménagés de façon temporaire, ainsi qu'un court tronçon de voie réservée sur l'A-20 ouest à l'approche du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, desservent les usagers des transports collectifs.

L'axe de la route 132 est desservi par le CIT de Sorel-Varennes en direction du terminus Longueuil. Les usagers bénéficient d'un tronçon de voie réservée sur la route 132, à l'approche du boulevard Montbrun à Boucherville. De plus, un nouveau terminus a été aménagé à Boucherville. Il est en opération depuis octobre 2007.

Ces deux axes sont sujets à de fortes congestions : approche de l'échangeur A-20/route 132, approche du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, approche du terminus Longueuil. Dans ce corridor offrant un bon potentiel de développement, l'AMT souhaite implanter des mesures préférentielles afin d'y réduire les temps de parcours et de régulariser les services.

ACHALANDAGE EN 2007

Mesure préférentielles Route132/Montbrun	18 682	usagers
Stationnement Sainte-Julie	61 200	véhicules (taux d'occupation : 98 %)
Stationnement De Mortagne	14 400	véhicules (taux d'occupation : 46 %)
Stationnement De Montarville	900	véhicules (ouverture fin novembre 2007)
Voie réservée A-20	43 454	usagers
Voie réservée Saint-Charles (axe Saint-Charles/Riverside)	1 245 233	usagers
Terminus Longueuil	12 224 200	usagers
Station de métro Longueuil[1]	7 198 700	usagers entrant

[1] *Donnée STM 2007*

C

Services metropolitains

- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain actuel
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Métro

Points de services métropolitains

- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Mesure préférentielle

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

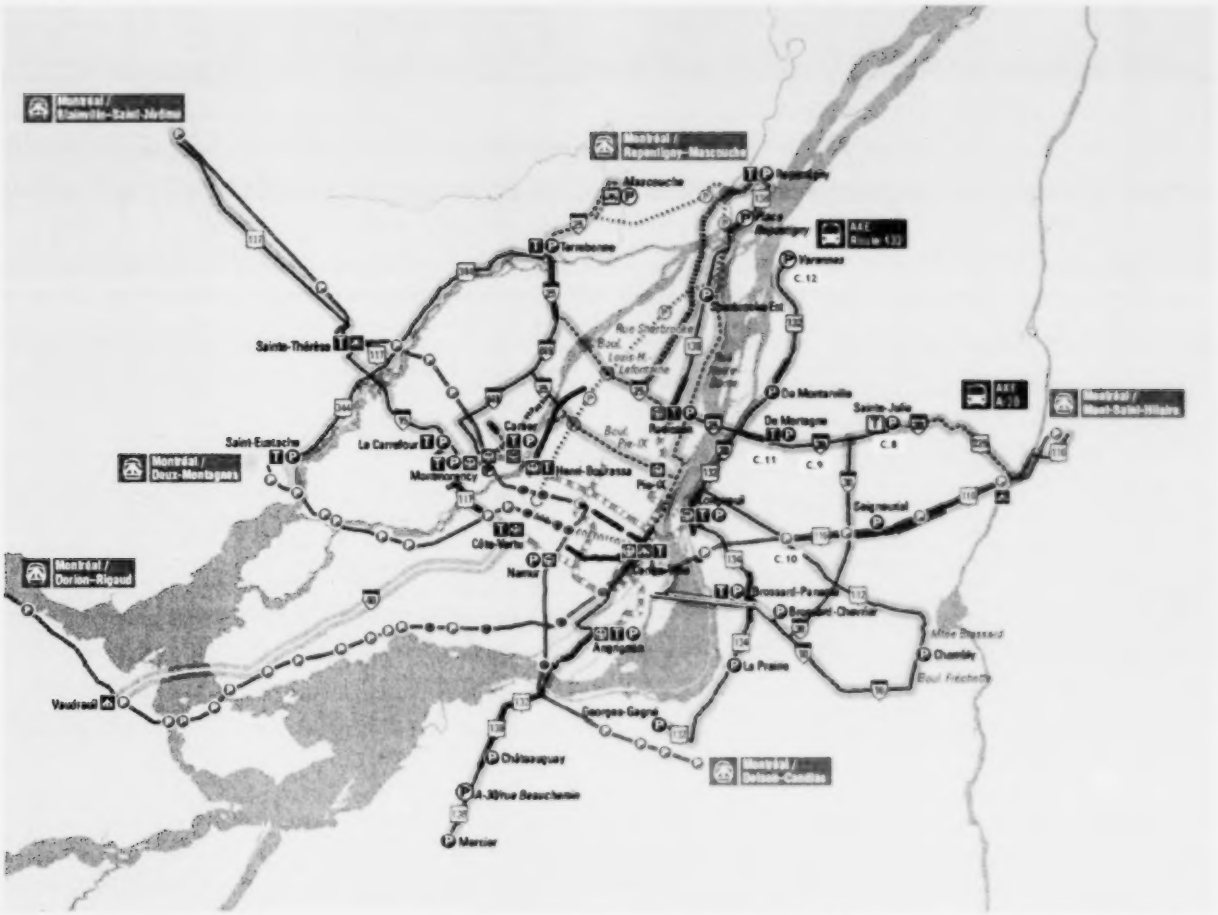
C.8 Terminus et stationnement Sainte-Julie

C.9 Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles

C.10 Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phases I et II

C.11 Stationnement De Mortagne

C.12 Stationnements incitatifs sur le territoire du CIT de Sorel-Varennes



Services métropolitains

- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain actuel
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Métro

Points de services métropolitains

- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Mesure préférentielle

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.8 Terminus et stationnement Sainte-Julie

C.9 Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles

C.10 Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phases I et II

C.11 Stationnement De Mortagne

C.12 Stationnements incitatifs sur le territoire du CIT de Sorel-Varennes

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.8 Terminus et stationnement Sainte-Julie

(VILLE DE SAINTE-JULIE)

Réf. 2000-1016

Le stationnement incitatif Sainte-Julie a atteint sa capacité et le stationnement de l'aréna municipal voisin est utilisé pour absorber les débordements. De plus, le nombre de quais pour autobus y est insuffisant. En raison des développements prévus à ce jour dans ce secteur, un agrandissement ne peut être réalisé de façon permanente. Ainsi, pour répondre à la demande et favoriser l'intégration des services de transport collectif régionaux, l'AMT propose de construire un terminus métropolitain sur un autre site, soit dans la bretelle de la sortie 102 de l'A-20. Ce terminus projeté de six quais et de 500 places de stationnement incitatif sera mitoyen avec le viaduc du boulevard Fer-à-Cheval, permettant ainsi le branchement avec l'actuelle piste cyclable. Réalisé en première phase, il constituera la tête de pont des services d'autobus qui circulent dans le corridor de l'A -20. Ce projet pourrait impliquer la relocalisation des bretelles d'autoroute pour accéder au réseau municipal, la construction du boulevard Armand-Frappier entre le chemin Fer-à-Cheval et les bretelles, le prolongement de la rue Murano ainsi que le réaménagement du carrefour Fer-à-Cheval et Armand-Frappier. En fonction du scénario final retenu, l'AMT propose un partage des frais avec la Ville de Sainte-Julie pour ces derniers travaux.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
1,250	5,790	-	-	-	**7,040**	1,535	4,605	0,900

Précision : ± 30 %

C.9 Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles

(VILLES DE BOUCHERVILLE, LONGUEUIL ET SAINTE-JULIE)

Réf. 2000-2014

Le plan de déploiement des interventions de transport collectif dans le corridor de l'A-20, entre Sainte-Julie et le terminus Radisson, préparé par l'AMT en collaboration avec ses partenaires (2005), prévoit implanter à moyen terme une voie réservée sur l'accotement de l'A-20, en direction de Montréal, entre le poste de pesée (Boucherville) à proximité de l'A-30 et la voie réservée actuelle au niveau du boulevard de Mortagne (2,2 M$).

Néanmoins, les mesures suivantes (0,3 M$) sont requises à court terme :

- des mesures préférentielles au carrefour Nobel/Fer-à-Cheval, à Sainte-Julie, afin de permettre aux autobus de la Ville de Sainte-Julie de tourner à gauche à partir de la troisième voie en période de pointe de l'après-midi ;
- une nouvelle voie de virage à gauche au carrefour constitué par les bretelles A-20/de Mortagne/Volta à Boucherville pour la ligne 61 RTL en pointe du soir.

Dans le même exercice, l'AMT analysera les possibilités d'implanter des mesures préférentielles en direction ouest pour la pointe de l'après-midi.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,375	0,300	-	2,200	-	**2,875**	0,719	2,156	-

Précision : ± 30 %

C.10 Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly–Saint-Hubert – Phases I et II

(ARR. SAINT-HUBERT ET LONGUEUIL – VILLE DE LONGUEUIL)

Réf. 2000-2052 2053

Dans une première phase, une voie réservée pour autobus sera aménagée sur le boulevard Cousineau à Saint-Hubert, entre la rue Coderre et le chemin de Chambly. Le boulevard Cousineau sera élargi à partir d'un point situé à environ 200 mètres à l'ouest du boulevard Gareau jusqu'au chemin Chambly. De la rue Coderre jusqu'à ce point, une voie de circulation sera réservée au transport collectif par autobus. Ce tronçon bénéficiera aux autobus du RTL et du CIT Chambly-Richelieu-Carignan en direction du terminus Longueuil. Ces mesures permettront également d'améliorer l'accès à la gare à partir de Saint-Hubert, en réduisant les retards des autobus. En phase II, un autre tronçon sera aménagé en direction de Saint-Hubert entre le boulevard Vauquelin jusqu'au viaduc du CN. Tout comme les projets de la phase I, l'aménagement de ce tronçon de voie réservée réduira les retards encourus par les autobus tout en améliorant l'accès à la gare Saint-Hubert.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
1,275	0,725	-	2,450	-	**4,450**	1,112	3,338	-

Précision : ± 30 %

C.11 Stationnement De Mortagne

(VILLE DE BOUCHERVILLE)

Réf. 2000-1027

Aménagé en 1995 de façon temporaire à titre de mesure de mitigation lors de travaux majeurs sur le pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, le stationnement De Mortagne sera aménagé de manière permanente. Il servira à accommoder les automobilistes circulant sur l'A-20 vers Montréal. Avec la mise en place prévue d'une voie réservée aux autobus dans le corridor de l'A-20, en direction de Montréal, entre l'A-30 et le pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, ces automobilistes auront un accès direct à un service de transport collectif de haute qualité. De façon générale, ce stationnement offrira une centaine de places de stationnement additionnelles et comprendra quatre quais d'embarquement et de débarquement, dont deux pourraient être utilisés comme des quais de régulation à court et à moyen terme. À long terme, il serait possible d'aménager environ 230 places de stationnement supplémentaires et des quais de régulation additionnels si la demande le justifie.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	0,200	0,200	0,600	**1,000**	0,250	0,750	-

Précision : ± 30 %

C.12 Stationnements incitatifs sur le territoire du CIT de Sorel-Varennes

(VILLES DE VERCHÈRES ET VARENNES)

Réf. 2000-1023

Ce projet vise à étudier le potentiel de développement de stationnements incitatifs sur le territoire du CIT de Sorel-Varennes et à en commencer l'implantation pour améliorer l'accès au transport collectif pour les résidents de l'axe de la route 132, se déplaçant avec ce CIT vers le terminus Longueuil.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,800	-	-	-	**0,800**	0,200	0,600	-

Précision : ± 50 %

AXES A-10 ET A-BONAVENTURE

Dans cet axe, la desserte en transport collectif s'articule le long de la voie réservée en site propre de l'A-10 ainsi que le long de la voie réservée à contre-sens sur le pont Champlain. De plus, des mesures préférentielles, en particulier des voies réservées, permettent un accès plus rapide au Terminus Centre-ville.

Consolider le réseau pour améliorer les services

Le corridor de l'A-10 constitue le deuxième plus important axe de transport collectif interrives, entre la banlieue et l'île de Montréal, dans toute la région métropolitaine. Avec quelque 17 000 usagers empruntant la voie réservée du pont Champlain en période de pointe du matin dans près de 400 autobus, cet axe se classe tout juste derrière la ligne 4 jaune du métro vers Longueuil en terme d'achalandage. Le service d'autobus est offert par l'AMT, par le RTL, par les CIT Le Richelain, Chambly-Richelieu-Carignan, Roussillon et de la Vallée du Richelieu, ainsi que par les Villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et de Sainte-Julie. À la lumière des récents succès d'utilisation de cet axe, l'AMT souhaite planifier à court et à moyen terme les interventions pour autobus requises afin de répondre à la demande, d'attirer de nouveaux clients et de maintenir des conditions de circulation performantes pour les autobus dans ce corridor.

ACHALANDAGE EN 2007

Stationnement Chambly	57 500	véhicules (taux d'occupation : 94 %)
Stationnement Chevrier	401 500	véhicules (taux d'occupation : 80 %)
Axe A-10/Pont Champlain (incluant MP Chevrier, VR De l'Inspecteur)	6 766 668	usagers
Terminus Panama	2 091 300	usagers
Stationnement Panama	242 500	véhicules (taux d'occupation : 100 %)
Terminus Centre-ville	11 135 000	usagers
Station de métro Bonaventure[1]	6 771 400	usagers entrant

[1] *Donnée STM 2007*

C

Services métropolitains

- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain actuel
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Métro

Points de services métropolitains

- Gare et gare projetée
- T Terminus et terminus projeté
- P Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Mesure préférentielle

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

PROJET AUTORISÉ

C.13 Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.14 Corridor métropolitain Bonaventure

C.15 Terminus et stationnement Brossard/Panama

C.16 Stationnement Chevrier – Agrandissement

C.17 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement

C.18 Stationnement La Prairie – Agrandissement

PROJET AUTORISÉ

C.13 Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.14 Corridor métropolitain Bonaventure

C.15 Terminus et stationnement Brossard/Panama

C.16 Stationnement Chevrier – Agrandissement

C.17 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement

C.18 Stationnement La Prairie – Agrandissement

PROJET AUTORISÉ

C.13 Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études

(VILLES DE MONTRÉAL, BROSSARD ET CHAMBLY)

Réf. 2000-2055

La voie réservée du corridor de l'A-10 est un axe critique de transport entre Montréal et la Rive-Sud. Plus de 17 000 personnes utilisent le transport en commun sur cet axe en pointe du matin et environ 50 000 quotidiennement. Des projets d'amélioration et de développement du corridor de transport en commun ont été identifiés par l'AMT et ses partenaires, dont :

- la voie réservée bidirectionnelle en site propre entre l'A-Bonaventure et la voie réservée actuelle du pont Champlain par l'élargissement du pont Clément reliant L'Île-des-Sœurs à l'A-Bonaventure ;
- le prolongement de la voie réservée du corridor de l'A-10 jusqu'à la rivière Richelieu vers Chambly : cette étude inclura une analyse de tracés potentiels, de mesures préférentielles et d'équipements métropolitains requis pour améliorer et développer le transport en commun.

Ces projets feront l'objet d'études de faisabilité et d'opportunité dans l'éventualité où il est décidé de ne pas aller de l'avant avec l'implantation du SLR dans cet axe. Cependant, en attente d'une décision concernant le projet d'un SLR et considérant les travaux majeurs de réfection prévus au réseau routier (axe Bonaventure, échangeur Turcot), il est à prévoir que plusieurs axes routiers existants seront saturés par la circulation. Dans ce contexte, l'AMT évaluera avec ses partenaires les mesures d'atténuation à mettre en place pour offrir une alternative aux automobilistes empruntant ce corridor et garantir les temps de parcours et la régularité des services de transport en commun. Plusieurs possibilités seront évaluées, dont l'implantation de mesures préférentielles pour les autobus entre la voie réservée Carrie-Derick et la voie d'accès du pont Champlain, sur la bretelle Wellington.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,400	-	-	-	**0,400**	0,400	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.14 Corridor métropolitain Bonaventure

Réf. n/d

Ce projet découle de la première phase du réaménagement complet de l'autoroute Bonaventure à Montréal projetée d'ici à 2025 pour l'ensemble de l'axe formé des autoroutes 10 et Bonaventure, situé entre le pont Champlain et le centre-ville de Montréal. Le projet Bonaventure vise à assurer le réaménagement complet de l'entrée au centre-ville dans l'axe Bonaventure, incluant la réaffectation des sites et la réalisation d'importants développements immobiliers, commerciaux et résidentiels. Le développement du tronçon initial du projet, situé à proximité du bassin du canal et de la rue Notre-Dame, est sous la responsabilité de la SHM.

Le projet inclut la construction d'un important boulevard urbain avec feux de circulation ainsi que la création d'un nouveau corridor métropolitain depuis la sortie du pont Clément sur l'autoroute Bonaventure jusqu'à la rue Dalhousie à l'ouest du pont ferroviaire du CN. Les services des 10 AOT en exploitation dans le corridor métropolitain actuel de l'AMT permettent le déplacement quotidien de 1 300 véhicules et de 19 000 clients entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, soit un niveau d'achalandage comparable à celui de la ligne jaune du métro de Montréal.

L'état des études techniques en cours à la SHM prévoit le dépôt d'un rapport d'avant-projet détaillé pour le projet Bonaventure au premier trimestre 2009, incluant l'avant-projet détaillé pour le corridor métropolitain Bonaventure/Dalhousie.

L'échéancier original pour la mise en service du nouveau corridor métropolitain Bonaventure est fixé à 2010, sous toute réserve des études de faisabilité en cours et à réaliser ainsi que des autorisations à recevoir des organismes impliqués par le projet, notamment par le CN pour réaliser le passage du corridor métropolitain requis sous le pont ferroviaire actuel entre l'A-Bonaventure et la rue Dalhousie.

L'estimé budgétaire préliminaire du projet de corridor métropolitain Bonaventure est de 65,0 M$; il sera révisé, le cas échéant, lors du dépôt de l'avant-projet détaillé.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,500	6,500	10,000	47,000	**65,000**	16,250	48,750	-

Précision : ± 30 %

C.15 Terminus et stationnement Brossard/Panama

(VILLE DE BROSSARD)

Réf. 2000-1514

L'AMT a réalisé une étude de réaménagement du terminus et de son stationnement. L'optimisation du site en fonction du réaménagement de l'échangeur et des problématiques d'opération actuelles, tout en assurant une compatibilité avec le futur SLR, a fait consensus chez les partenaires impliqués (le MTQ, le RTL et la Ville de Brossard). Actuellement, la Ville de Brossard réalise une étude portant sur le potentiel de développement commercial du secteur et envisage des échanges de terrains, ce qui déplacerait le terminus et influencerait la capacité du stationnement incitatif. L'AMT prévoit améliorer ses infrastructures en fonction de la négociation et de la conclusion d'un nouveau partenariat financier.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	0,500	3,600	4,100	-	**8,500**	2,125	6,375	-

Précision : ± 30 %

C.16 Stationnement Chevrier – Agrandissement

(VILLE DE BROSSARD)

Réf. n/d

Depuis le début de l'année 2007, la moyenne mensuelle d'achalandage du stationnement Chevrier dépasse maintenant 80 %, soit une hausse de 40 % depuis 2004. La congestion routière de l'axe A-10/Pont Champlain et la qualité du service offert par l'AMT sont en partie responsables de ce succès. Dans le but de poursuivre la croissance sur cet équipement métropolitain, l'AMT étudie la possibilité d'accroître la capacité d'accueil pour les automobiles d'environ 370 places. Cette hausse portera le nombre de places de stationnement à près de 2 500 et fera de ce stationnement incitatif le plus grand sur le territoire de l'AMT.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,500	-	-	-	**1,500**	0,375	1,125	-

Précision : ± 30 %

C.17 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement

(VILLE DE DELSON)

Réf. 2000-1024

Le stationnement incitatif Georges-Gagné à Delson est aménagé temporairement le long du boulevard Georges-Gagné dans l'emprise de la route 132. Les autobus du CIT Roussillon desservent ce stationnement pour se diriger directement vers le centre-ville, sans arrêt, en empruntant l'axe A-Bonaventure/A-10 via les A-15 et A-30. Malgré la mise en service de la ligne Montréal/Delson-Candiac en septembre 2001, l'utilisation du stationnement s'est maintenue à un niveau élevé grâce à la fréquence élevée du service d'autobus du CIT Roussillon à cet endroit et aux temps de parcours compétitifs permis par la voie réservée du pont Champlain.

L'AMT prévoit l'aménagement permanent d'environ 650 places de stationnement. Le réaménagement de ce stationnement incitatif sera intégré à l'échéancier de construction du réaménagement de la route 132 piloté par le MTQ. Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,150	-	1,700	1,150	-	**3,000**	0,750	2,250	-

Précision : ± 30 %

C.18 Stationnement La Prairie – Agrandissement

(VILLE DE LA PRAIRIE)

Réf. n/d

Depuis son inauguration en 1997, ce stationnement affiche une croissance annuelle de plus de 20 % de sa fréquentation. Un agrandissement en 2000 a porté la capacité d'accueil à 524 véhicules. Depuis, le stationnement incitatif est utilisé à plus de 80 % de sa capacité. Le projet vise à examiner la possibilité d'ajouter 100 places sur un terrain adjacent, propriété du MTQ.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,350	-	-	-	**0,350**	0,087	0,263	-

Précision : ± 30 %

AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE - EST DE MONTRÉAL

Dans cet axe, la desserte en transport collectif s'articule le long de la rue Sherbrooke, via les voies reservees du pont Le Gardeur, de la rue Sherbrooke Est, et ce, jusqu'à la station de metro Radisson, qui jouxte le terminus et le stationnement du meme nom.

Consolider le réseau pour améliorer les services

L'AMT a entrepris d'améliorer l'offre de transport collectif dans le corridor de déplacements reliant la MRC de L'Assomption et l'est de Montréal au centre-ville, ce qui a déjà permis notamment d'aménager un stationnement incitatif à la station de métro Radisson à Montréal (voir section infrastructures communes), d'agrandir le stationnement incitatif Sherbrooke à Montréal, d'aménager un terminus et un stationnement incitatif à Repentigny, et d'implanter une voie réservée sur le pont Le Gardeur pour les autobus se dirigeant vers les terminus Honoré-Beaugrand et Radisson. L'AMT poursuit ses efforts pour améliorer graduellement l'offre de transport collectif dans le corridor.

ACHALANDAGE EN 2007

Terminus Repentigny	316 200	usagers
Stationnement Repentigny	40 200	véhicules (taux d'occupation : 62 %)
Axe Sherbrooke (incluant une section via le pont Le Gardeur)	1 533 079	usagers
Terminus Radisson	3 668 500	usagers
Stationnement Radisson	130 700	véhicules (taux d'occupation : 100 %)
Station de métro Radisson[1]	3 224 600	usagers entrant

[1] *Donnée STM 2007*

Services métropolitains

- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain actuel
- Train de banlieue
- Train de banlieue et projeté
- Métro

Points de services métropolitains

- A Gare et gare projetée
- T Terminus et terminus projeté
- P Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Mesure préférentielle

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

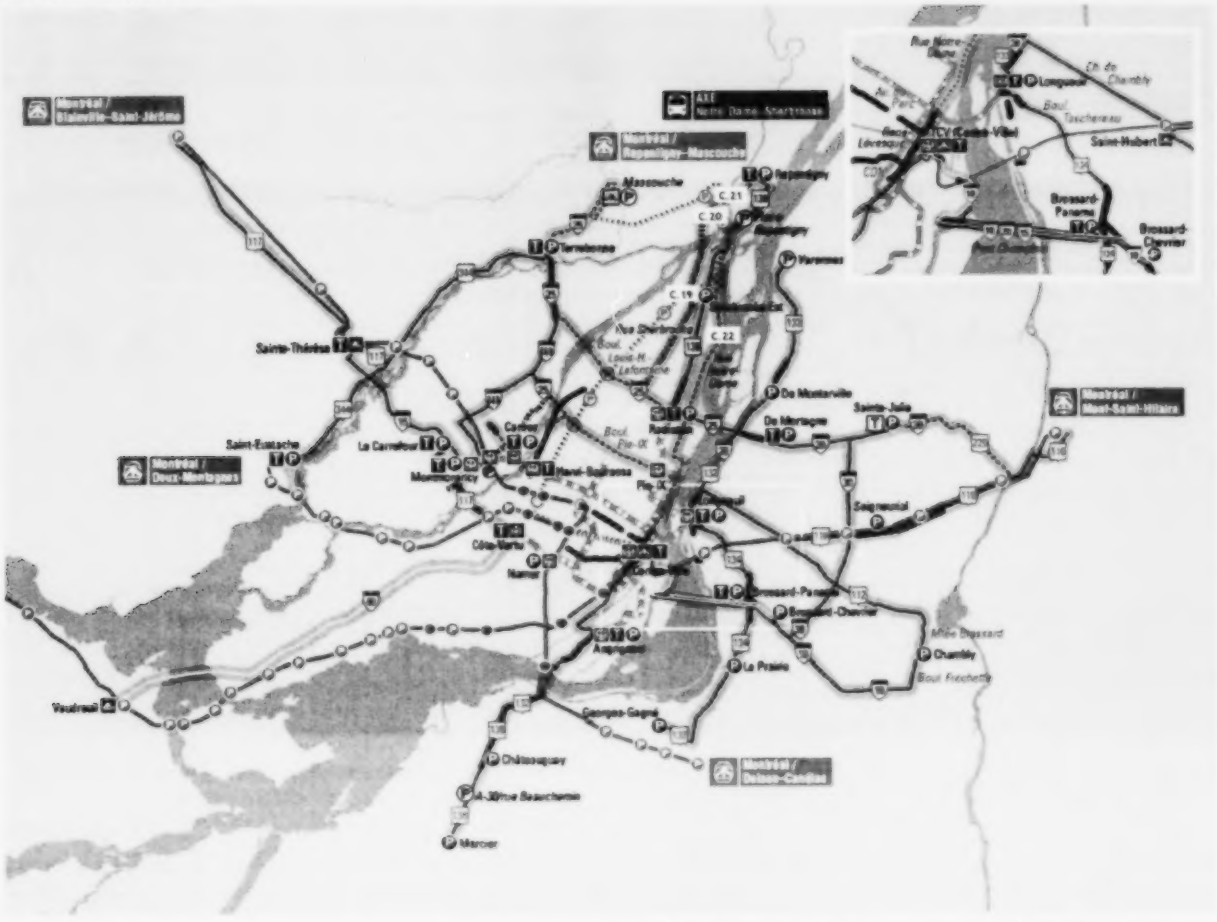
PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.19 Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles

C.20 Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles

C.21 Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny

C.22 Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre



PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.19 Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles

C.20 Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles

C.21 Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny

C.22 Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.19 Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles

(ARR. RIVIÈRE-DES-PRAIRIES–POINTE-AUX-TREMBLES – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 2000-1013

Après le succès obtenu par la combinaison du stationnement Sherbrooke Est aux services des express de la STM, l'AMT a graduellement augmenté la capacité du stationnement en optimisant son aménagement. Le stationnement actuel comporte 325 places. Dans le cadre des développements prévus par la Ville de Montréal dans l'axe Sherbrooke, soit le réaménagement de l'échangeur Henri-Bourassa/Sherbrooke, le stationnement devra être relocalisé. Le projet consiste à implanter un stationnement incitatif sur un nouveau site à proximité des équipements actuels. L'échéancier du projet devra s'arrimer avec celui des travaux réalisés par la Ville de Montréal.

L'ensemble des services de transport collectif desservant la pointe est de l'île, soit le stationnement incitatif Sherbrooke Est, la future gare Pointe-aux-Trembles et un éventuel terminus d'autobus, pourraient être regroupés sur un site unique pour améliorer le service offert à la clientèle, dans le cadre de la mise en place de la ligne du Train de l'Est. La première phase du projet consiste à acquérir les terrains pour ensuite y aménager le stationnement. Ce site offre donc un potentiel pour la relocalisation du stationnement Sherbrooke à court terme. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
2,000	2,700	-	-	-	**4,700**	1,175	3,525	-

Précision : ± 30 %

C.20 Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles

(VILLE DE REPENTIGNY)

Réf. 2000-2021

En direction de Montréal en pointe du matin, des retards importants sont observés aux approches est des intersections Iberville, Claude-David et Notre-Dame-des-Champs, à Repentigny, en amont du pont Le Gardeur. Le projet consiste à mettre en place une voie réservée en rive par l'ajout d'une nouvelle voie en direction ouest sur la rue Notre-Dame, entre les rues Iberville et Notre-Dame-des-Champs. À la lumière des aménagements locaux comparables proposés par la STM sur la rue Notre-Dame et sur la rue Sainte-Catherine, ce projet s'inscrit dans la planification d'interventions sur cet axe et fait suite aux travaux déjà réalisés à Repentigny (terminus, stationnement, voie réservée sur le pont Le Gardeur). Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,030	1,120	-	-	-	**1,150**	0,287	0,863	-

Précision : ± 30 %

C.21 Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny

(VILLE DE REPENTIGNY)

Réf. 2000-1015

Ce projet, qui constitue une des deux têtes de ligne du service dans ce corridor de l'Est, vise à offrir aux résidents de la couronne rive-nord est et de Charlemagne un meilleur accès vers le centre-ville de Montréal. Il s'inscrit dans le cadre du déploiement dans ce corridor d'un service de transport collectif à haute performance vers le centre de l'île destiné aux résidents de la MRC de L'Assomption et de l'est de Montréal. Ce projet, localisé à l'intersection des rues Iberville et Notre-Dame à Repentigny, pourrait desservir, tant à court terme qu'à long terme, les usagers des autobus directement vers Montréal ou vers une des gares du service de trains à l'étude. Une étude de faisabilité a été réalisée quant à l'utilisation à des fins de stationnement incitatif et de terminus d'autobus du terrain actuellement occupé par le centre d'achats Place Repentigny, ainsi que les mesures préférentielles requises. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des études d'avant-projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,080	0,608	-	-	-	**0,688**	0,172	0,516	-

Précision : ± 30 %

C.22 Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre

(ARR. RIVIÈRE-DES-PRAIRIES—POINTE-AUX-TREMBLES ET MERCIER—HOCHELAGA-MAISONNEUVE – VILLE DE MONTRÉAL – VILLE DE MONTRÉAL-EST)

Réf. 2000-2015

En collaboration avec ses partenaires, l'AMT poursuit ses démarches en vue d'implanter un corridor de transport collectif structurant dans l'axe sud-est de Montréal. L'objectif principal est de mieux desservir les citoyens de ces quartiers qui se dirigent au centre-ville et d'augmenter ainsi la part de marché du transport collectif.

Dans le cadre du projet du Via-bus de l'Est, l'AMT a procédé à l'achat de l'emprise ferroviaire du CN, entre la 53e avenue et l'avenue Georges-V, et a relocalisé les infrastructures ferroviaires dans la portion de l'emprise située entre l'avenue Georges-V et l'A-25, permettant éventuellement d'y implanter un service de transport collectif en site propre.

Compte tenu des nombreux projets en cours ou planifiés dans l'est de l'agglomération de Montréal, dont le Train de l'Est et l'ensemble des autres projets des divers intervenants dans ce corridor (soit le MTQ, la Ville de Montréal et la STM), l'AMT désire revoir en 2009 les études de clientèles potentielles dans cet axe et la nature des interventions à mettre en place à l'est du boulevard de l'Assomption, jusqu'à la 53e avenue, et envisager des alternatives jusqu'à la station de métro Radisson. Cette analyse examinera l'ensemble des possibilités d'implantation d'infrastructures performantes de transport en commun dans le corridor. En fonction des résultats de l'étude, les coûts du projet, de même que le ratio bénéfices-coûts, seront mis à jour dans une étape ultérieure.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
13,350	0,200	-	-	34,178	**47,728**	11,932	35,796	-

Précision : ± 50 %

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU

Consolider les stationnements incitatifs pour améliorer les services

Depuis 1996, l'AMT a porté de 5 à 22 le nombre de stationnements incitatifs reliés au RTM-Autobus, soit une capacité d'accueil quotidienne qui est passée de 4 250 à 13 004 places. L'augmentation du nombre de stationnements incitatifs améliore l'offre de transport collectif, permettant d'attirer une nouvelle clientèle d'automobilistes prêts à intégrer la chaîne de transports collectifs quand elle est facile d'accès.

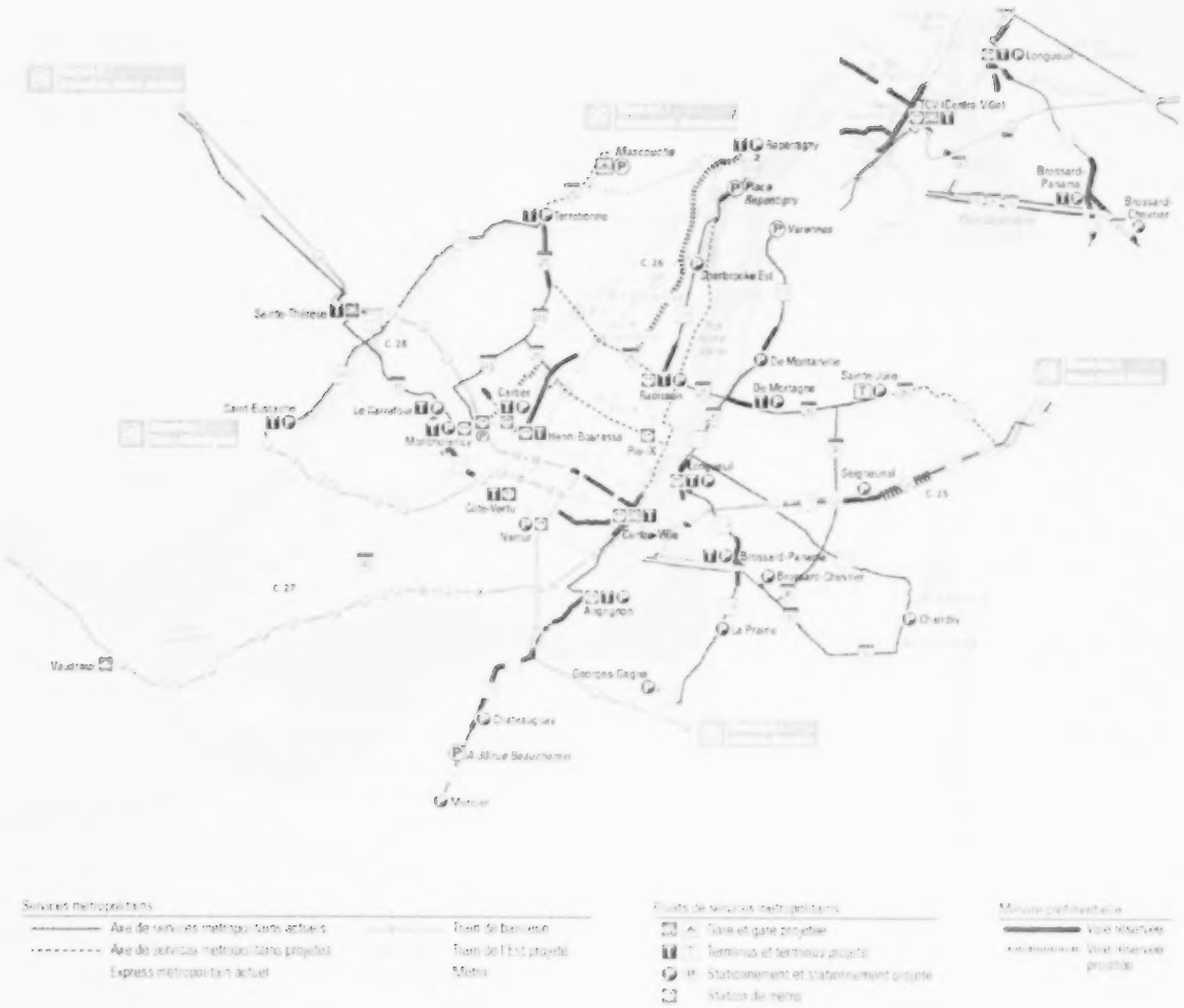
Développer de nouveaux corridors pour améliorer les services

Pendant la même période, l'AMT a ajouté près de 44 km de voie réservée sur ses axes du RTM-Autobus. À ces voies réservées, se sont annexées diverses autres mesures préférentielles pour autobus, dont des mesures aux feux de circulation et des mesures d'accès exclusifs aux autobus. L'AMT entend poursuivre ses efforts dans les corridors existants, en plus de favoriser le développement de nouveaux corridors, en implantant de fortes mesures préférentielles pour autobus, dont des voies réservées en site propre et en site partagé pour développer le covoiturage.

STATIONNEMENTS INCITATIFS

- de rabattement : de grande capacité, desservis par des services d'autobus express
- d'appoint : de plus faible capacité, desservis par des services réguliers à destination du centre-ville

C



PROJETS AUTORISÉS

C.23 Développement du RTM-Autobus – Études particulières *(non illustré)*

C.24 Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains *(non illustré)*

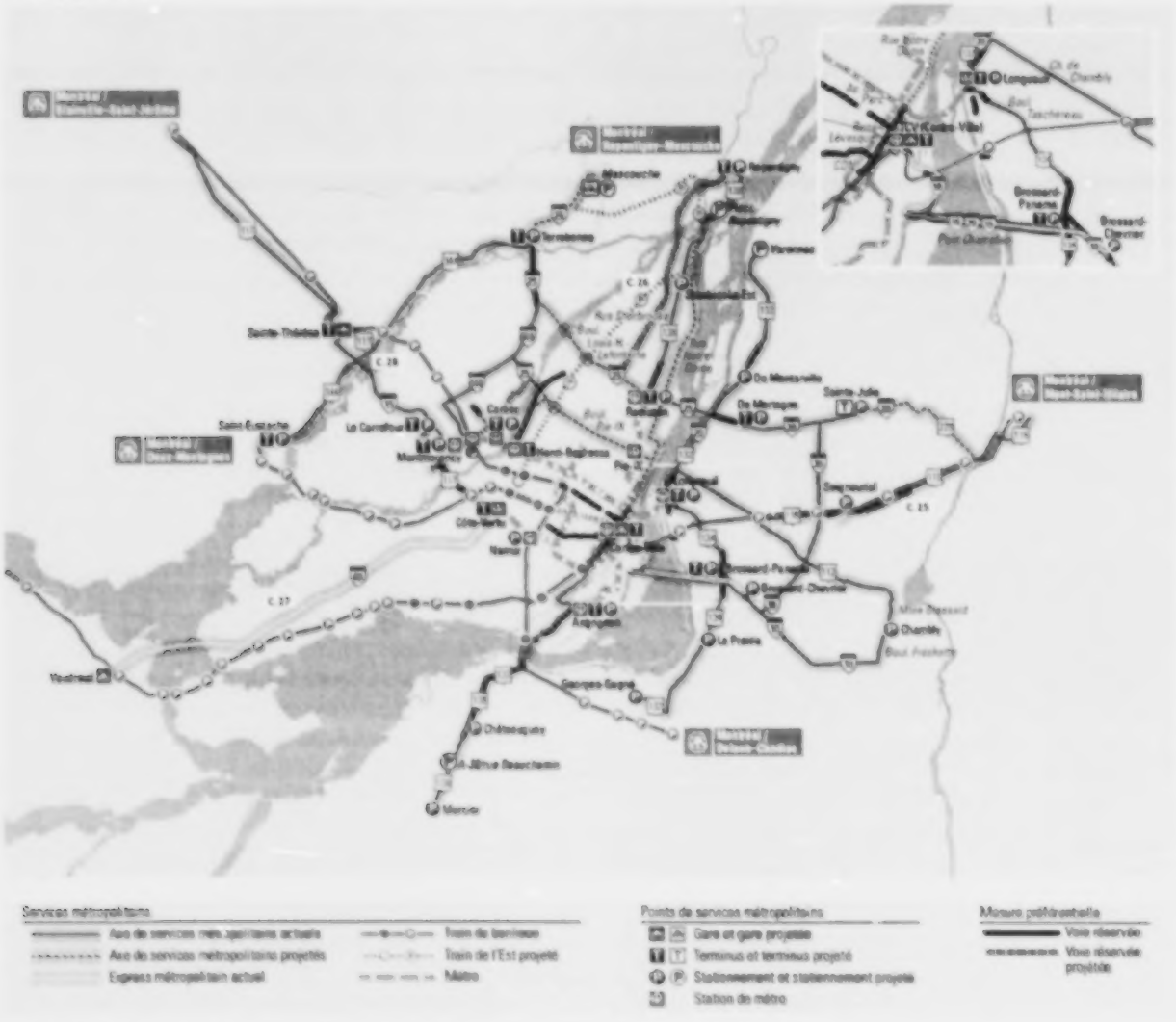
C.25 Voie réservée route 116 – Étude

C.26 Mesures préférentielles A-40 – Secteurs L'Assomption et est de l'île de Montréal – Étude

C.27 Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Ville Saint-Laurent – Étude

PROJET À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.28 Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage



PROJETS AUTORISÉS

C.23 Développement du RTM-Autobus – Études particulières *(non illustré)*

C.24 Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains *(non illustré)*

C.25 Voie réservée route 116 – Étude

C.26 Mesures préférentielles A-40 – Secteurs L'Assomption et est de l'île de Montréal – Étude

C.27 Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Ville Saint-Laurent – Étude

PROJET À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.28 Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage

PROJETS AUTORISÉS

C.23 Développement du RTM-Autobus – Études particulières

Réf. n/d

Cette enveloppe budgétaire permettra d'analyser les demandes des partenaires quant à l'amélioration du RTM-Autobus en général. Les demandes actuelles concernent notamment :

- l'étude en vue de l'agrandissement et de l'implantation de nouveaux stationnements incitatifs sur l'île de Montréal, particulièrement aux abords des stations de métro ;
- la mise en priorité du déploiement des mesures préférentielles actives (préemption pour autobus) sur les différents axes selon une méthodologie développée par l'AMT, qui tient compte à la fois des besoins du transport collectif et des impacts sur le reste de la circulation.

D'autres projets pourraient être analysés, notamment l'amélioration de l'accessibilité aux terminus et stationnements incitatifs par tous les modes, des mesures préférentielles ponctuelles pour autobus, des mesures pour améliorer l'exploitation pour favoriser le covoiturage, l'utilisation du vélo ou autres.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,250	0,250	0,250	-	**0,950**	0,950	-	-

C.24 Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains

Réf. n/d

Suite à l'implantation de nouveaux outils STI à bord des autobus permettant la saisie de données opérationnelles détaillées, il est proposé, en collaboration avec le RTL et la STL, de développer une approche permettant d'identifier les endroits problématiques sur le réseau routier qui occasionnent des délais ou une baisse du niveau de service pour la clientèle des services d'autobus.

Cette étude comprendra deux volets. Un premier volet consistera à établir une approche automatisée (développement informatique) d'extraction des données opérationnelles par corridor de déplacements métropolitains. Le deuxième volet consistera à identifier les problématiques et les concepts d'aménagement, dont les mesures préférentielles actives pour autobus.

Des éléments tels que les suivants seront à l'étude :

- la préemption des feux de circulation sur l'axe du chemin Chambly (ce projet sera réalisé en collaboration avec le RTL) ;
- l'identification de tronçons régionaux pour des mesures préférentielles actives et passives à Laval (ce projet sera réalisé en collaboration avec la STL)

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	0,550	-	-	-	**0,650**	0,650	-	-

C.25 Voie réservée route 116 - Étude

(VILLES DE SAINT-BASILE-LE-GRAND ET SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE)

Réf. n/d

Pour répondre aux objectifs de la nouvelle Politique québécoise du transport collectif et limiter les retards des autobus, l'AMT va étudier la possibilité de prolonger la voie réservée existante, d'ajouter des feux prioritaires et de mettre en place un corridor performant de transport collectif par autobus dans l'axe de la route 116. La voie réservée concernerait les territoires de Saint-Basile-le-Grand et de Saint-Bruno-de-Montarville (deux sens) avec des feux prioritaires aux intersections (route 116/Seigneurial à Saint-Bruno-de-Montarville, route 116/de Boucherville à Saint-Bruno-de-Montarville, route 116/Robert à Saint-Basile-le-Grand). Ce projet permettrait d'améliorer la desserte en transports collectifs et faciliterait le rabattement vers la gare Saint-Basile-le-Grand, les terminus Longueuil et Centre-ville, tout en réduisant les temps de parcours pour les usagers. L'étude permettra de déterminer les coûts associés au projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,150	-	-	-	**0,150**	0,150	-	-

C.26 Mesures préférentielles A-40 – Secteurs L'Assomption et est de l'Île de Montréal – Étude

Réf. n/d

Afin d'augmenter l'efficacité des déplacements dans le corridor de l'A-40, avec un souci plus particulier pour le développement d'une offre de service de transport par autobus compétitive, l'AMT examine, en collaboration avec les municipalités de L'Assomption et des environs, la possibilité de déployer de nouvelles mesures préférentielles dans cet axe. En effet, l'accroissement constant de la congestion routière sur le réseau supérieur, tel que celle localisée aux approches du pont Charles-de-Gaules, entraîne des pertes de temps pour la population, ce qui justifie des interventions. L'étude permettra de déterminer les coûts associés au projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,150	-	-	-	**0,150**	0,150	-	-

C.27 Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Ville Saint-Laurent – Étude

Réf. n/d

Dans le cadre du développement de nouveaux services de transport métropolitain par autobus dans l'axe de l'A-40, l'AMT souhaite étendre les mesures préférentielles actuellement déployées afin d'accentuer la compétitivité des services de transport en commun dans l'axe. L'augmentation des débits véhiculaires et la migration des déplacements entraînent une augmentation de la congestion sur le réseau supérieur. L'AMT souhaite donc, en collaboration avec ses partenaires, accroître l'efficacité de ce corridor par l'implantation de nouvelles mesures préférentielles au transport collectif. L'étude permettra de déterminer les coûts associés au projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,150	-	-	-	**0,150**	0,150	-	-

PROJET À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.28 Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage

Réf. 2000-8003

En tenant compte du récent prolongement de la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme, et de l'ouverture de la station de métro Montmorency à Laval, l'AMT, en collaboration avec le MTQ, la STL et le CIT Laurentides, souhaite poursuivre les efforts de développement du transport collectif par la bonification des services d'autobus requis dans ce fort axe de déplacements du corridor Rive-Nord/Laval/Montréal, soit l'A-15.

Après avoir dressé un portrait des besoins en transport collectif et en covoiturage à court terme dans le secteur, à la suite du projet de prolongement de métro à Laval, il faut évaluer la pertinence de bonifier les services de transport collectif sur cet axe autoroutier pour accéder au métro sur le territoire de Laval, et au train sur le territoire de Laval et de la Rive-Nord. En raison des conditions récurrentes de forte congestion tout le long de cet axe, l'AMT analysera, en collaboration avec ses partenaires, l'opportunité et la faisabilité d'établir des voies réservées aux autobus, voire au covoiturage, assorties de stationnements incitatifs.

Ces études permettront d'identifier des terrains potentiels pour les stationnements, d'évaluer la capacité possible des stationnements en respectant les normes d'aménagement usuel, de vérifier les conditions d'accessibilité et d'évaluer sommairement les impacts sur la circulation aux abords des sites de stationnement et sur les voies réservées aux autobus et au covoiturage à l'étude. L'opportunité et la faisabilité de mesures préférentielles pour les autobus et le covoiturage seront examinées. En complémentarité aux aménagements, sera également évaluée la mise en place de services d'autobus desservant l'axe vers la station de métro Montmorency. Une évaluation des mesures et des aménagements sera faite en vue d'une justification d'infrastructures permanentes à moyen et long terme. Selon les conclusions des études, les coûts d'aménagements seront précisés lors des études d'avant-projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	0,250	-	-	-	**0,550**	0,137	0,413	-

Précision : ± 30 %

AUTRES INTERVENTIONS

Consolider et développer des axes pour améliorer les services

Les autres interventions regroupées dans le présent PTI concernent des projets d'entretien majeur, des nouveaux projets et des projets d'amélioration de l'offre de transport collectif. Certains projets découlent également des mesures d'apaisement du coût de l'essence.

Afin de mieux desservir la clientèle du transport en commun, l'AMT étudie la possibilité d'ajouter des places de stationnements au métro Namur, dans l'axe de l'A-30 et de la rue Beauchemin ainsi qu'au stationnement incitatif Châteauguay. Toujours dans l'objectif d'améliorer l'offre de service, l'AMT souhaite développer des interventions ponctuelles localisées à travers la mise en place d'un programme de mesures préférentielles. Enfin, l'AMT étudie la faisabilité d'une réorganisation du terminus Henri-Bourassa afin de répondre aux besoins des transporteurs et du transport à mobilité réduite.

Services métropolitains

- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain actuel
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Métro

Points de services métropolitains

- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Mesure préférentielle

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

PROJETS AUTORISÉS

C.29 Agrandissement du stationnement Namur – Étude

C.30 Stationnement Mercier A-30/rue Beauchemin – Étude

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

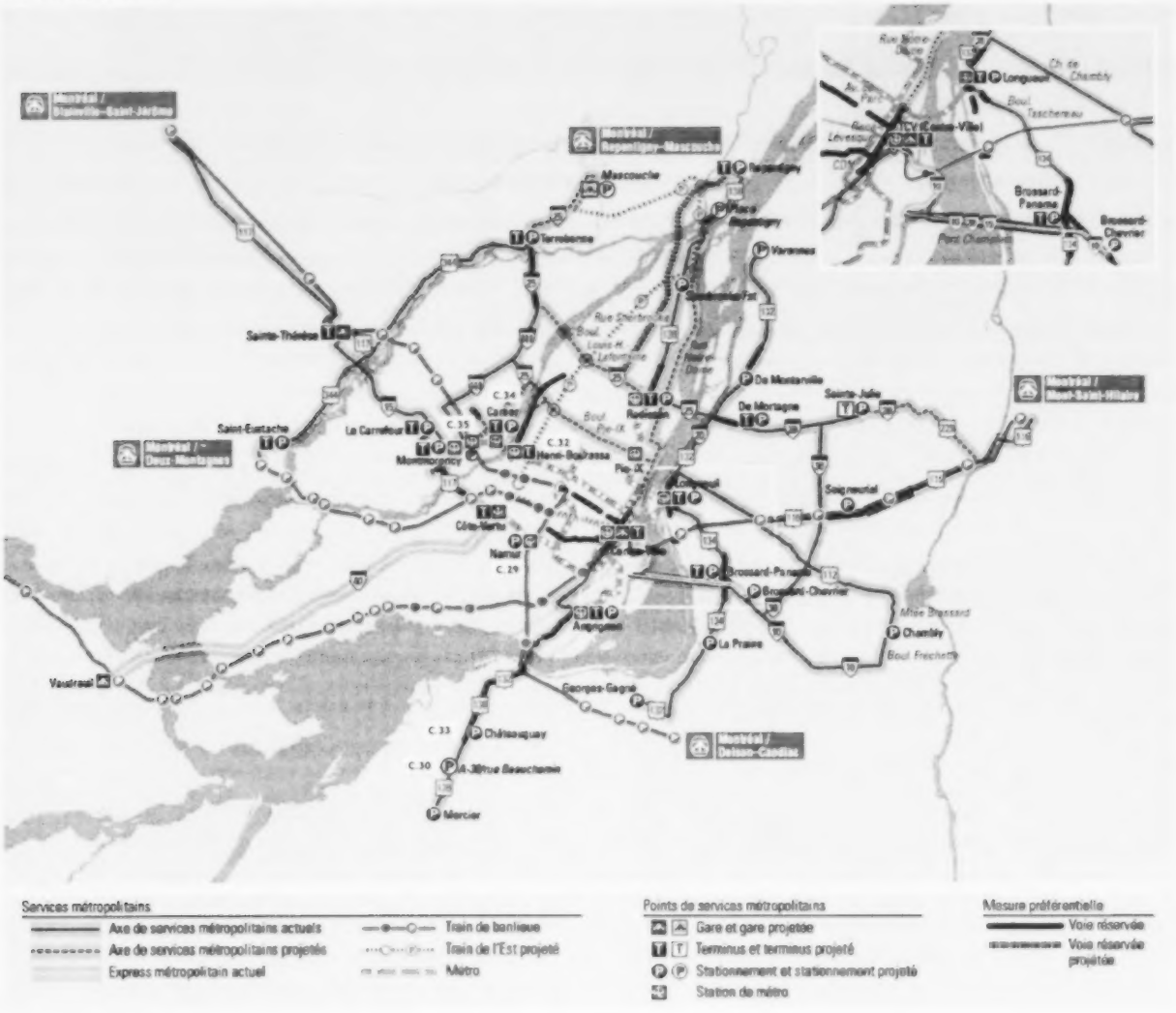
C.31 RTM-Autobus – Mesures préférentielles *(non illustré)*

C.32 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation

C.33 Stationnement Châteauguay – Agrandissement

C.34 Stationnement Cartier – Agrandissement

C.35 De la Concorde – Nouveau stationnement



PROJETS AUTORISÉS

C.29 Agrandissement du stationnement Namur – Étude

C.30 Stationnement Mercier A-30/rue Beauchemin – Étude

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.31 RTM-Autobus – Mesures préférentielles *(non illustré)*

C.32 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation

C.33 Stationnement Châteauguay – Agrandissement

C.34 Stationnement Cartier – Agrandissement

C.35 De la Concorde – Nouveau stationnement

PROJETS AUTORISÉS

C.29 Agrandissement du stationnement Namur – Étude

(VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

Les deux stationnements incitatifs, de part et d'autre de la station de métro Namur, sont présentement utilisés à capacité. Afin de mieux desservir la clientèle du transport en commun, l'AMT désire ajouter une centaine de places aux 425 existantes dans la mesure où des terrains deviennent disponibles. Une étude sera réalisée à cet effet au cours de l'année 2009.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,100	-	-	-	**0,100**	0,100	-	-

C.30 Stationnement Mercier A-30/rue Beauchemin – Étude

(VILLE DE MERCIER)

Réf. n/d

Cette étude vise l'implantation d'un stationnement d'environ 250 places dans l'axe A-30/rue Beauchemin ainsi que l'aménagement de structures d'accueil pouvant desservir les CIT du Haut-Saint-Laurent et du Sud-Ouest. L'étude permettra de préciser le nombre de places requises ainsi que les budgets associés.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,075	-	-	-	**0,075**	0,075	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

C.31 RTM-Autobus – Mesures préférentielles

Réf. n/d

Depuis 1996, l'AMT a porté de 9 à 19 axes le RTM-Autobus et fait passer de 41 à plus de 85 km la longueur des voies réservées du réseau par l'entremise d'investissements importants. Ces projets ont généralement consisté en l'établissement de voies réservées conventionnelles sur des tronçons de longueur substantielle.

Considérant que l'implantation de mesures préférentielles localisées a permis ces dernières années d'apporter des bénéfices importants pour le transport collectif à des coûts faibles et en minimisant les impacts sur la circulation et les problématiques d'intégration urbaine, l'AMT souhaite poursuivre le déploiement de ce type d'interventions ponctuelles localisées sur le RTM-Autobus. L'AMT et le MTQ étudient présentement la possibilité de créer davantage de voies réservées aux autobus express et au covoiturage sur les autoroutes de la région métropolitaine. Entre autres, la possibilité d'ajouter des voies réservées uniquement au covoiturage et aux autobus express dans les deux sens sur l'A-15 est présentement étudiée.

Les mesures préférentielles peuvent prendre la forme de prolongement ou d'aménagement de courts tronçons de voies réservées (baie de virage, baie d'arrêt), d'implantation de mesures de gestion de la circulation favorisant les mouvements d'autobus, d'implantation de phases prioritaires ou exclusives aux autobus à des feux de circulation, etc.

Parmi ces mesures, l'AMT envisage notamment les éléments suivants :

- l'accès à Lapinière ouest à partir du tunnel Chevrier ;
- la mise en place d'un corridor performant de transport collectif par autobus sur la voie réservée Lafayette en lien avec la sortie du terminus Longueuil ;
- le secteur Notre-Dame – Route 132 – Riverside, à l'approche du pont Victoria ;
- la voie réservée A-640/route 335 ;
- la poursuite des études en vue de la réalisation d'un lien en transport collectif entre la place Charles Le Moyne et la pointe de la voie maritime à Longueuil.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,675	0,600	0,700	-	**2,175**	0,544	1,631	-

Précision : ± 30 %

C.32 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation

(ARR. AHUNTSIC-CARTIERVILLE – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 2000-1517

Après le prolongement du réseau de métro à Laval, plusieurs lignes d'autobus desservant le site du terminus Henri-Bourassa ont été redirigées vers les stations de métro Cartier et Montmorency à Laval. Pour donner suite aux consultations avec ses partenaires, l'AMT entend réorganiser le terminus afin, d'une part, de revoir sa configuration et ses accès pour qu'ils soient prêts à recevoir les nouveaux autobus articulés de STM, et d'autre part, afin de répondre aux besoins des transporteurs et du transport à mobilité réduite.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	0,400	-	-	-	**0,700**	0,175	0,525	-

Précision : ± 30 %

C.33 Stationnement Châteauguay – Agrandissement

(VILLE DE CHÂTEAUGUAY)

Réf. n/d

Le stationnement incitatif Châteauguay affiche régulièrement complet. La fréquentation atteint parfois des pointes mensuelles de plus de 90 %. Les automobilistes ont improvisé des places de stationnement dans les rues et les aires commerciales environnantes. Le projet vise à ajouter 100 places de stationnement en partenariat avec la Ville de Châteauguay. Ce projet porterait le nombre de places à 450. Ce projet est actuellement étudié dans le cadre des mesures d'atténuation des travaux du pont Mercier.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,400	-	-	-	**0,400**	0,100	0,300	-

Précision : ± 30 %

C.34 Stationnement Cartier – Agrandissement

(VILLE DE LAVAL)

Réf. n/d

Depuis la mise en service du métro à Laval, l'achalandage ne cesse d'augmenter et les stationnements incitatifs débordent quotidiennement. Dans son objectif d'améliorer la qualité des services et de favoriser le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif, l'AMT a décidé de rendre disponibles 70 places de stationnement.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,420	-	-	-	**0,420**	0,105	0,315	-

Précision : ± 30 %

C.35 De la Concorde – Nouveau stationnement

(VILLE DE LAVAL)

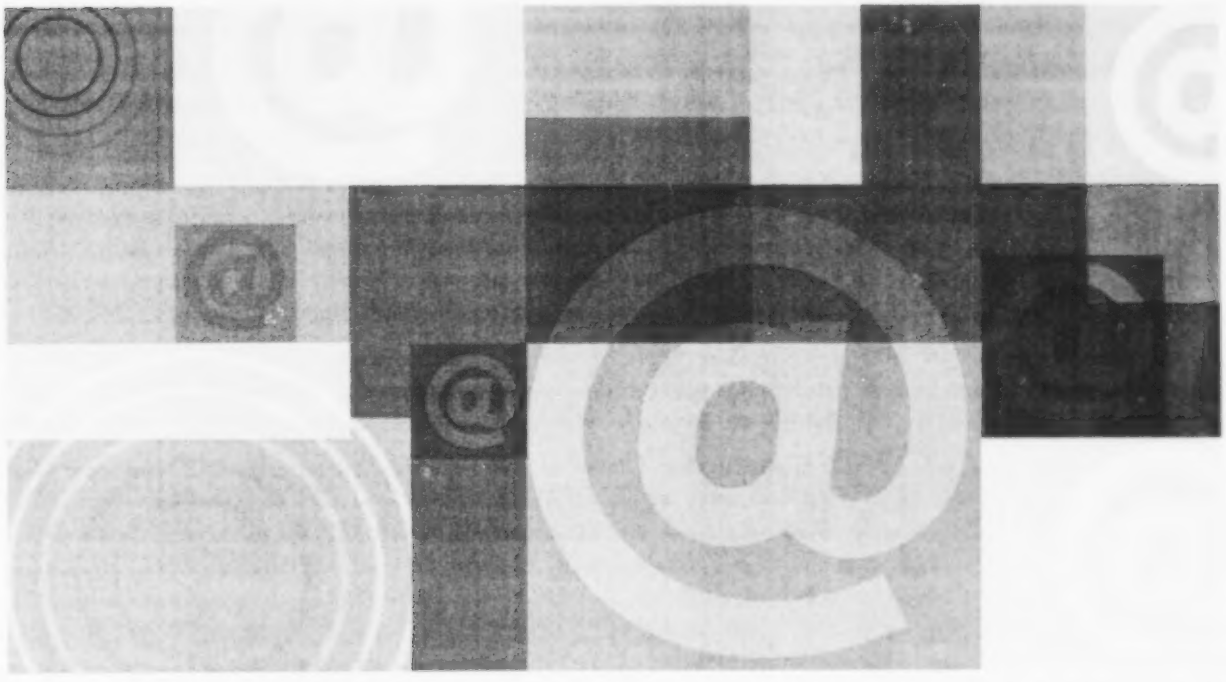
Réf. n/d

Depuis la mise en service du métro à Laval, l'achalandage ne cesse d'augmenter et les stationnements incitatifs débordent quotidiennement. Dans son objectif d'améliorer la qualité des services et de favoriser le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif, l'AMT a décidé d'évaluer la possibilité de rendre disponibles 90 places de stationnement.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,150	0,400	-	-	-	**0,550**	0,137	0,413	-

Précision : ± 30 %

D. INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE



La nouvelle Politique québécoise du transport collectif prévoit une bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. L'aide gouvernementale devient ainsi accessible pour financer l'implantation d'équipements faisant appel aux nouvelles technologies, comme les équipements de perception, de communication et d'information aux usagers, les systèmes d'aide à l'exploitation ainsi que les abris.

Une orientation majeure : le déploiement intégré des systèmes de transport intelligents et l'amélioration des services à la clientèle

Un des principaux objectifs de l'AMT est d'améliorer la qualité du service à la clientèle. De plus, afin d'accroître l'achalandage et les performances opérationnelles, tout en optimisant les coûts et la sécurité, l'AMT s'est dotée d'un plan stratégique métropolitain décennal des systèmes de transport intelligents (STI). Les STI désignent les nouvelles technologies de l'information et de communication appliquées aux transports. Leur implantation permet de sécuriser les réseaux, de les rendre plus efficaces pour améliorer la qualité du service offert à la clientèle et rationaliser les coûts d'exploitation. Dans cette perspective, les projets identifiés dans le présent PTI sont regroupés en deux thématiques, soit l'amélioration de l'information et des services offerts à la clientèle et les systèmes d'aide à l'exploitation. Les projets présentés correspondent pour certains à des actions innovantes dans le domaine de l'amélioration ou de l'ajout de services à la clientèle.

La politique de l'AMT s'inscrit donc dans une démarche innovatrice et axée sur le service à la clientèle, qui se traduit par le déploiement et le développement progressif de systèmes évolutifs, répondant aux exigences d'interopérabilité, d'intégrabilité et de compatibilité nécessaires à la pérennité de ses investissements.

AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE

PROJETS AUTORISÉS

D.1 Information Internet et calculateur de trajets métropolitains

D.2 Information téléphonique et bases de données informatives

D.3 Normalisation de la signalisation d'acheminement aux sites de l'AMT – Étude

D.4 Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

D.5 Billetteries métropolitaines Cartier et Montmorency – Relocalisation et réaménagement

D.6 Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable

D.7 Intégration de l'information sur l'état du service en temps réel, en partenariat avec les AOT

D.8 Affichage dynamique sur les quais dans les gares de trains

D.9 Affichage dynamique à bord des trains

D.10 Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains

D.11 Modernisation du système de diffusion de messages vocaux dans les gares

D.12 Systèmes d'affichage dynamique et d'aide à l'exploitation aux terminus Centre-ville et Longueuil

D.13 Accès Internet à bord des trains de banlieue

D.14 Programme d'ajout d'abris sur les quais des gares de trains de banlieue

D.15 Programme d'ajout d'abris RTM-Autobus

PROJETS AUTORISÉS

D.1 Information Internet et calculateur de trajets métropolitains

Réf. n/d

Ce projet consiste en la modernisation des outils de diffusion de l'information à la clientèle et au montage d'un calculateur de trajets métropolitains par autobus, métro et trains de banlieue. Il a pour objectif d'améliorer les fonctions interactives actuellement proposées aux voyageurs pour le calcul de trajets et l'énumération des services de transport collectif à proximité d'un lieu. Ce projet vise en particulier à :

- permettre le calcul de trajets par train, autobus et métro impliquant plus d'un organisme de transport ;
- adapter la procédure actuelle de calcul de trajets pour les services à faible fréquence ;
- bonifier les options de calcul de trajets et la représentation cartographique des trajets proposés ;
- intégrer une fonction d'énumération des services de transport collectif accessibles à proximité d'un lieu ;
- faciliter la production d'ensembles de données destinés à des applications génériques de type *Google Transit*.

Ce projet met en œuvre l'ensemble des organismes de transport de la région, puisqu'il implique l'interconnexion des systèmes d'information autonome (systèmes MADOPER et INFOMIT) maintenus par chacun sur les services de transport collectif qu'ils offrent.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,063	0,162	-	-	-	**0,225**	0,225	-	-

Précision : ± 30 %

D.2 Information téléphonique et bases de données informatives

Réf. n/d

Ce projet consiste à mettre en place un système métropolitain de diffusion des horaires et heures de passage des autobus et trains de banlieue aux arrêts et gares de la région métropolitaine.

Le premier volet de ce projet est d'implanter, au sein de chaque organisme de transport participant, un module téléphonique de diffusion des horaires. À ce jour, les modules STL (service chronobus) et AMT (service Allo-TRAM), qui hébergent aussi l'ensemble des CIT, sont disponibles. L'activation du module RTL est prévue pour 2009. Le second volet de ce projet consistera à relier ces modules autonomes entre eux et avec les systèmes existants au sein des AOT afin d'offrir un service pleinement métropolitain. Cette interconnexion est prévue pour 2009.

Comme le projet précédent avec lequel il interagit du point de vue des données, ce projet représente une initiative clé d'harmonisation et d'arrimage des systèmes sur le plan métropolitain. Il en résulte d'autres projets intégrateurs, tels que :

- la normalisation de la numérotation des arrêts d'autobus, gares de trains et stations de métro aux fins d'information à la clientèle ;
- l'harmonisation et le remplacement des panneaux d'arrêts d'autobus de la région métropolitaine.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,400	0,350	-	-	-	**0,750**	0,750	-	-

Précision : ± 30 %

D.3 Normalisation de la signalisation d'acheminement aux sites de l'AMT – Étude

Réf. n/d

Lors de la circulation sur le système routier, les indications d'acheminement vers les sites de l'AMT ne se distinguent pas de la signalisation régulière. Il est ardu pour la clientèle de retrouver la bonne information pour les accès au transport en commun. Une étude sera effectuée pour évaluer cette problématique et émettre des recommandations appropriées.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

D.4 Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon

(ARR. SUD-OUEST – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 5000-9010

Le kiosque existant qui abrite la billetterie ne présente pas l'espace nécessaire à l'exploitation d'une billetterie métropolitaine. L'augmentation de l'espace disponible permettra l'accroissement du niveau de service à la clientèle à cette billetterie, dans le cadre du projet d'automatisation de la vente de titres et de la perception des recettes. Le nouveau kiosque sera construit à l'extérieur de l'édicule du métro Angrignon, sur les terrains du terminus.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

D.5 Billetteries métropolitaines Cartier et Montmorency – Relocalisation et réaménagement

Réf. n/d

Le projet consiste à déplacer la billetterie Cartier dans la partie des concessions et à réaménager la billetterie Montmorency. Cette intervention permettra d'améliorer le service à la clientèle et de favoriser l'accès aux concessions.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	-	-	-	**0,500**	0,125	0,375	-

Précision : ± 30 %

D.6 Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable

Réf. n/d

Les systèmes d'information en cours de route figurent dans la tête de liste des priorités du plan des STI de l'AMT. Dans un effort constant d'améliorer la qualité du service offert aux utilisateurs, l'AMT envisage de bonifier l'information aux usagers avant et pendant leurs déplacements en transport collectif. Ils auront ainsi accès à une information claire, détaillée, mise à jour et disponible de diverses façons.

Ainsi, les usagers qui en feront la demande pourront obtenir sur leur appareil de communication portable tel que les téléphones intelligents et assistants numériques (iPhone, BlackBerry), lors de déplacements, l'heure précise de passage du prochain train en fonction de l'horaire prévu, les perturbations, les prochains arrêts, la localisation du véhicule et de la promotion concernant le transport en commun, et ceci par le biais de :

- télémessages (SMS) ;
- courriel ;
- Internet pour mobile.

Ces nouveaux médias viendraient se greffer aux systèmes d'informations existants afin d'améliorer l'accessibilité à l'information en cours de route, car présentement les usagers ont peu de moyens à leur disposition pour être informés des perturbations du service ou des promotions. Toutefois, un service de diffusion de l'information existe en cas de retard mais il n'est pas toujours automatisé.

Le projet doit être réalisé en deux phases. La première phase concerne un projet pilote qui permettra à l'AMT d'évaluer les technologies (SMS), de définir les aspects fonctionnels du système futur, puis de réaliser une enquête de satisfaction auprès de la clientèle. La seconde phase consiste à déployer sur tout le réseau le système de diffusion d'information dynamique.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,350	0,500	-	-	-	**0,850**	0,175	0,525	0,150

Précision : ± 30 %

D.7 Intégration de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT

Réf. 2000-2035

La coordination des déplacements entre les différentes AOT fait partie des priorités du plan des STI de l'AMT. Le projet d'intégration de l'information sur l'état du service permet d'aborder cet aspect en proposant de mettre en place les différents outils nécessaires pour échanger l'information planifiée et actualisée, en temps réel entre exploitants. Ce projet permettra ainsi d'intégrer l'information provenant des autres AOT et de la diffuser ensuite aux clients.

Cela consistera donc à fournir aux usagers une information dynamique et interactive sur l'ensemble des transporteurs leur permettant de faire des choix éclairés lors de leurs déplacements. Cette mesure permettra également aux différentes sociétés de transport de connaître l'état du service des autres sociétés aux points de correspondance, afin d'améliorer l'efficacité des services.

L'usager pourra avoir accès à toute l'information à partir du moment où il planifie son déplacement jusqu'à son arrivée à destination. Le système actualisera les informations disponibles aux usagers lorsqu'ils changent de mode de transport. Ainsi, un utilisateur qui effectue un transfert entre deux sociétés de transport aura accès à l'information sur son prochain mode de transport avant d'effectuer son transfert au point de correspondance. Dans le cas de perturbation sur le service planifié de l'une des sociétés de transport, l'utilisateur pourra en être avisé et modifier ses déplacements afin de minimiser les impacts de ce changement.

Pour les sociétés de transport, cette mesure apportera une aide à l'exploitation en assurant une meilleure synchronisation aux points de correspondance, notamment entre les autobus et les trains. De plus, l'intégration de l'information facilitera la planification du service à offrir et permettra de l'ajuster en temps réel.

Le projet doit être réalisé en deux phases. La première phase concerne un projet pilote en partenariat avec la STL afin de définir les aspects fonctionnels du futur système. Cette phase permettra de tester la coordination entre les trains de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et les autobus aux gares De la Concorde et Vimont, ainsi que de mettre en place les liens de communications nécessaires entre les systèmes informatiques et les agents d'exploitation. La seconde phase consistera au déploiement sur tout le réseau de ce système d'information sur l'état du service en temps réel.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	0,200	0,200	-	**0,600**	0,150	0,450	-

Précision : ± 30 %

D.8 Affichage dynamique sur les quais dans les gares de trains

Réf. 5100-1502

Des annonces vocales sont effectuées aux gares afin d'aviser les voyageurs des diverses modifications au cours des opérations. L'ajout d'afficheurs dynamiques sur les quais permet donc de renforcer le système vocal en ajoutant le support visuel pour diffuser cette information ; il permet aussi d'afficher l'information sur le fonctionnement régulier des opérations, soit l'heure de passage du prochain train, toute situation d'urgence et tout message de prévention lors de campagnes ponctuelles. Un tel message visuel permet de corroborer l'information sonore ou de la communiquer aux malentendants, élément essentiel en situation d'urgence. Contrairement aux messages vocaux qui sont diffusés par intermittence, les messages visuels peuvent être affichés en tout temps sans nuire à l'environnement des riverains. Le projet doit être réalisé en deux phases. La première phase concerne un projet pilote d'implantation de l'affichage dynamique dans quelques gares, afin d'évaluer les technologies existantes puis de réaliser une enquête de satisfaction auprès de la clientèle. La seconde phase consiste à déployer des afficheurs dynamiques dans toutes les gares du réseau, incluant les 11 futures gares prévues au projet du Train de l'Est.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,575	1,680	0,550	-	-	**2,805**	0,651	1,954	0,200

Précision : ± 30 %

D.9 Affichage dynamique à bord des trains

Réf. n/d

Ce projet consiste à équiper d'un système d'affichage l'ensemble des voitures de l'AMT, de manière à communiquer des informations aux passagers en tout temps. Grâce à ce projet, il sera possible d'annoncer les prochaines gares ainsi que tout message pertinent pour l'usager. Avec l'arrivée des nouvelles voitures 3000, équipées d'un système d'affichage diffusant de l'information à partir d'une base de données, il est nécessaire d'uniformiser la flotte de l'AMT en équipant la flotte maintenue en service.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	1,500	0,500	-	**2,200**	0,550	1,650	-

Précision : ± 30 %

D.10 Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains

Réf. n/d

Présentement, la diffusion des messages à bord des trains est effectuée par le conducteur de manière non automatisée. La diffusion est très souvent irrégulière et déficiente. Un système automatisé de diffusion de messages vocaux permettra d'effectuer les annonces des prochaines gares avec régularité, en fonction de la position du train (GPS). Les messages, délivrés d'une voix claire et constante, pourront aussi être diversifiés : annonce des bouts de ligne, messages d'urgence, etc.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,550	-	-	-	**0,750**	0,188	0,562	-

Précision : ± 30 %

D.11 Modernisation du système de diffusion de messages vocaux dans les gares

Réf. n/d

Le centre d'opération et de surveillance (COS) de l'AMT est muni d'un système de diffusion de messages vocaux qui permet d'effectuer des annonces aux voyageurs qui se trouvent sur les quais. Afin de tenir les voyageurs informés, la diffusion avec exactitude de tous les messages concernant les perturbations du service est essentielle. Présentement, cette diffusion se fait en grande partie à l'aide d'un agent d'exploitation depuis le COS. La modernisation du système actuel permettra donc d'automatiser cette diffusion.

Le futur système sera relié à celui de la localisation automatique des trains, pour déceler toute perturbation, la communiquer à l'agent d'exploitation qui contrôlera et suivra son évolution de manière automatisée. Il est nécessaire de complémenter le système par un logiciel permettant d'ajouter rapidement des messages à diffuser, et ce, à partir du COS. La diffusion des messages vocaux est particulièrement efficace lorsqu'elle est couplée à la surveillance vidéo, notamment pour diffuser de l'information lors de situations d'urgence. Ce système pourra également servir de base à la diffusion des messages sur les autres systèmes, tels que les afficheurs dynamiques, le système téléphonique automatisé (Allo-TRAM) et les appareils de communication portables, tels que les téléphones intelligents.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,120	-	-	-	**0,320**	0,080	0,240	-

Précision : ± 30 %

D.12 Systèmes d'affichage dynamique et d'aide à l'exploitation aux terminus Centre-ville et Longueuil

Réf. n/d

Les systèmes d'affichage dynamique et d'aide à l'exploitation aux terminus Centre-ville et Longueuil ainsi qu'aux stationnements incitatifs sont destinés à guider les voyageurs vers les quais d'embarquement, à les informer sur l'état du service et à fournir aux superviseurs un outil informatisé de gestion des quais. L'affichage des départs s'effectue présentement selon l'horaire planifié et non en temps réel. La quantité croissante des changements dans les horaires de départ, dans les affectations des autobus aux quais et dans la configuration des zones d'attente aux terminus Centre-ville et Longueuil ainsi qu'aux stationnements incitatifs, conduit l'AMT à envisager une évolution du système d'aide à l'exploitation réalisé en 1999.

Le projet consiste à moderniser l'outil de gestion et les équipements informatiques des systèmes d'exploitation déployés aux terminus et stationnements incitatifs, pour y intégrer les nouvelles technologies d'affichages dynamiques (ACL), de détection et de localisation de véhicules (GPS, RFID) et de l'information (service Internet).

Cette modernisation permettra de faire évoluer les outils nécessaires à la diffusion d'une information actualisée, en localisant des autobus en amont du terminus, en vérifiant leur concordance par rapport à l'horaire, et en diffusant sur les afficheurs dynamiques de l'information en temps réel.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,850	-	-	-	**1,050**	0,263	0,787	-

Précision : ± 30 %

D.13 Accès Internet à bord des trains de banlieue

Réf. n/d

Avoir accès à ce réseau mondial est devenu indispensable pour échanger de l'information pour le travail et les loisirs. L'accès à Internet à bord des trains est de plus en plus courant en Europe, en Asie ainsi qu'en Amérique du Nord. La demande des voyageurs pour cet accès est en croissance constante, compte tenu de l'évolution technologique et des communications sans fil. Pour une grande majorité des usagers des trains de banlieue, l'accessibilité à Internet à bord leur permettra d'optimiser l'utilisation de leur temps de déplacement. Ils pourront envoyer des courriels et des documents, rechercher de l'information ou clavarder, et ainsi rentabiliser leur temps de déplacement. De plus, cette technologie s'avère être un excellent moyen de diffusion d'informations à la clientèle pour l'AMT. Enfin, offrir ce service aux voyageurs sur les trains de l'AMT est une opportunité pour inciter et accroître l'utilisation de ce mode de transport.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,200	0,600	-	-	**1,800**	0,450	1,350	-

Précision : ± 30 %

D.14 Programme d'ajout d'abris sur les quais des gares de trains de banlieue

Réf. 1300-4517

Depuis la mise en place des lignes Montréal/Deux-Montagnes, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Mont-Saint-Hilaire, l'achalandage a augmenté substantiellement, soit de 90 % depuis 1996 sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, de 70 % depuis 1999 sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, et de 100 % depuis 2002 sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire. Les usagers ont formulé plusieurs plaintes au sujet du manque d'abris sur les quais. Des statistiques de l'évolution et de la comptabilisation des plaintes ont été réalisées afin d'identifier les gares où les besoins de clientèle sont le plus pressant. Le projet prévoit un ajout progressif de 10 abris par année à différentes gares, en priorisant celles où l'achalandage est le plus élevé, soit les gares Deux-Montagnes, McMasterville, Blainville, Sainte-Dorothée, Sainte-Thérèse, Saint-Basile-le-Grand, Rosemère, Grand-Moulin et Parc.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,000	1,000	1,200	-	**3,200**	0,800	2,400	-

Précision : ± 30 %

D.15 Programme d'ajout d'abris RTM-Autobus

Réf. n/d

On retrouve sur le territoire de l'AMT près de 200 points de service à caractère métropolitain. Ces points sont desservis par les réseaux du métro, de trains de banlieue, d'autobus express métropolitains (ex. : ligne 90) et des arrêts regroupant plus de deux AOT. De ce nombre, environ 70 arrêts métropolitains potentiels n'offrent aux usagers aucune protection contre les intempéries. Le projet consiste à sélectionner, sur une base de critères établis par l'AMT, et à doter certains de ces arrêts d'une aire d'attente et ce, afin d'améliorer la qualité d'attente des usagers. Le premier de ces arrêts devrait être installé dans l'axe A-10/A-Bonaventure/TCV, à l'intersection Nazareth et William, direction sud.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	0,500	0,500	-	**1,500**	0,375	1,125	-

Précision : ± 30 %

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION

PROJETS AUTORISÉS

D.16 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes

D.17 Automatisation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales

D.18 Implantation de systèmes de perception aux gares – Étude

D.19 Utilisation et déploiement des réseaux de communication externes existants – Étude

D.20 Implantation d'un progiciel d'aide à l'exploitation – Étude

D.21 Refonte de l'infrastructure aux technologies de l'information

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

D.22 Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS

D.23 Implantation de systèmes de comptage automatique de personnes aux gares de trains

D.24 Automatisation de la cueillette des données sur les locomotives diesel

D.25 Automatisation de la cueillette des données sur les automotrices électriques

D.26 Système informatique de suivi des actifs de transport

PROJETS AUTORISÉS

D.16 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes

(83 MUNICIPALITÉS)

Réf. 5000-9009

Mis sur pied en 1998, le Comité sur l'automatisation des systèmes de vente des titres et de perception des recettes regroupe la STM, l'AMT, le RTL, la STL, le Réseau de transport de la Capitale (RTC), l'Association des CIT et le MTQ. Les travaux du Comité ont débouché sur un protocole d'entente en vue de la conception, l'acquisition et l'implantation d'un système commun à tous les organismes de transport de la région métropolitaine. Ce système permet de gérer une carte à puce sans contact qui est également commune. L'ensemble doit être cohérent, équitable et intégré, tout en préservant l'autonomie de gestion de chaque organisme.

Dans le cadre du protocole d'entente intervenu, l'AMT et les autres organismes de transport ont confié à la STM le mandat de maître d'œuvre du projet d'acquisition et d'implantation d'un système. Conformément à cette entente, la STM a fait l'acquisition du système central ; les équipements de vente et de perception sont acquis et exploités par l'AMT et les organismes de transport ; une instance de gestion commune devant être créée prendra en charge tous les aspects liés à la gestion des cartes à puce.

Le 2 juillet 2001, un appel d'offres était lancé et un an plus tard, deux contrats étaient octroyés. Le contrat portant sur le système central et les différents équipements était octroyé à la firme ACS et celui des boîtes de perception, qui équiperont les autobus de la STM et de la STL, à la firme américaine GFI. Les travaux des fournisseurs et des équipes de projet des organismes de transport ont débuté en 2003. La mise en service progressive a débuté en avril 2008 et devrait se terminer à la fin du premier semestre 2009.

L'AMT paie certains coûts métropolitains liés à l'acquisition du système de vente et de perception, de même que l'aménagement des sites, dont :

- l'équipement des billetteries métropolitaines ;
- l'équipement des gares de trains de banlieue ;
- le développement des logiciels pour la carte à puce occasionnelle ;
- une partie des dépenses relatives à l'acquisition du système central ;
- la refonte du système de gestion des titres ;
- l'équipement pour la desserte d'express de l'AMT.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
15,300	4,224	2,375	-	-	**21,899**	5,475	16,424	-

Précision : ± 20 %

D.17 Automatisation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales

Réf. n/d

Les sociétés de transport collectif de la région métropolitaine (STM, STL, RTL) possèdent des logiciels pour la préparation des horaires d'autobus et d'assignation des chauffeurs. Le premier volet de ce projet, complété en 2004, a permis d'intégrer à ces logiciels une fonction de synchronisation des correspondances autobus-train. Une procédure d'évaluation des impacts de scénarios d'horaires sur la qualité du service aux voyageurs a aussi été développée. Le second volet de ce projet consiste à évaluer l'intérêt des CIT de la région métropolitaine à se doter d'une instrumentation similaire afin de faciliter la réorganisation de leurs services lors de l'implantation d'une ligne de trains de banlieue et, le cas échéant, à les doter de cette instrumentation.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,105	0,250	-	-	-	**0,355**	0,355	-	-

Précision : ± 30 %

D.18 Implantation de systèmes de perception aux gares – Étude

Réf. n/d

L'AMT souhaite l'automatisation des opérations de vente des titres et de perception des recettes qui repose sur la carte à puce sans contact. Ce projet se matérialisera avec la mise en place du projet vente et perception, de même que les améliorations prévues en matière de sécurité aux gares. Une première étape consistera à établir les besoins et équipements nécessaires. Une première enveloppe de 0,2 M$ permettra de préciser les travaux nécessaires et les coûts à prévoir pour les prochaines années. Une étude préalable de faisabilité est à réaliser sur la technologie RFID longue distance.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

D.19 Utilisation et déploiement des réseaux de communication externes existants – Étude

Réf. n/d

Au fil des années, l'AMT s'est dotée de plusieurs réseaux de communication reliant les équipements terrains avec son siège social. Il s'agit principalement des systèmes embarqués à bord des trains (GPS, télémétrie), de la vidéosurveillance, des distributrices de titres de transport, des afficheurs dynamiques et de la diffusion vocale. Les technologies de l'information ne cessent de prendre de l'ampleur suite aux progrès technologiques et à l'utilisation grandissante des STI. Les liens de communications vont donc devenir de plus en plus importants et sollicités. Cette étude vise à analyser les réseaux de communication externes existants afin d'optimiser leurs utilisations, d'améliorer leur performance et de réduire les coûts d'exploitation.

Les principaux points à analyser sont :

- effectuer l'inventaire des systèmes de communication existants et en établir l'utilisation réelle ;
- évaluer les possibilités d'utilisation de la capacité restante du réseau de fibre optique sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes ;
- proposer un modèle pour les systèmes de communications en fonction des points précédents, des besoins actuels et des besoins futurs.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	0,050	-	-	-	**0,100**	0,100	-	-

D.20 Implantation d'un progiciel d'aide à l'exploitation – Étude

Réf. n/d

L'AMT s'est dotée de systèmes de transports intelligents (STI) permettant de collecter et de traiter, en temps réel, les données concernant l'état du service, pour les diffuser auprès de la clientèle. Afin d'améliorer la qualité des services offerts à la clientèle, l'AMT a également implanté un système de surveillance et de sûreté. Pour les compléter, il est nécessaire de mettre en place un système intégré de sécurité, de surveillance et d'aide à l'exploitation.

Le progiciel d'aide à l'exploitation permettra à l'AMT d'unifier et d'intégrer les fonctions de gestion et d'exploitation de manière proactive et réactive. Ainsi, l'AMT aura une meilleure réactivité par rapport aux perturbations sur le réseau ou face à des situations d'urgence. De plus, ce progiciel permettra d'améliorer la qualité, la précision et la fréquence de l'information diffusée aux usagers. Enfin, il facilitera la normalisation des données qui pourront être partagées avec les partenaires, ce qui améliorera l'exploitation des services connexes à ceux de l'AMT.

Le progiciel d'aide à l'exploitation supportera l'ensemble des projets STI tels que :

- la localisation automatique par GPS des trains ;
- le respect de l'horaire et la détection de perturbations de service ;
- la diffusion automatique d'information sur multiples plateformes (Internet, afficheurs dynamique et sonore) ;
- le calculateur de trajet régional ;
- l'entreposage de données ;
- la télémétrie ;
- la gestion des événements de surveillance.

Le projet doit être réalisé en quatre phases. La première phase concernera une étude pour définir les besoins, les requis fonctionnels, le budget du progiciel ainsi que la conformité des équipements qui lui sont nécessaires. La seconde phase consistera à implanter sur tout le réseau du système de diffusion d'information dynamique le progiciel avec les modules d'exploitation et de sécurité. La troisième phase permettra d'intégrer le progiciel de gestion intégré à la base de données, pour faire des analyses statistiques et financières. Enfin, la dernière phase sera la mise en service des interfaces avec les partenaires (AOT).

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

D.21 Refonte de l'infrastructure aux technologies de l'information

Réf. 5100-1506

Suivant la croissance en besoins et services de ses clients, l'AMT doit se doter de systèmes et équipements pouvant assurer de façon adéquate leur satisfaction, leur sécurité et leur mobilité. De plus, la gestion administrative de l'AMT et de ses partenaires associés en sera grandement améliorée. Ces équipements supplémentaires permettront de supporter les nouveaux systèmes dédiés à la perception, à la sécurité ainsi qu'aux différents développements envisagés sur les systèmes de transport intelligents.

L'AMT possède plusieurs applications informatiques pour assurer l'exploitation de ses opérations. Ces applications informatiques fonctionnent, pour la majorité, de manière indépendante et non intégrée, ce qui rend le partage de l'information difficile et peu efficace.

Pour remédier à cette situation, l'AMT prévoit, entre autres, implanter un progiciel de gestion intégré (*Enterprise Resource Planning* ou ERP) : ce logiciel permettra de gérer ses processus opérationnels et des fonctions comme la gestion des ressources humaines, sa comptabilité, ses finances, ses approvisionnements et son inventaire. Construites de manière modulaire, les applications informatiques partageront une base de données à la fois unique et accessible à tous. Les données seront uniformisées et pourront être partagées, ce qui évitera les saisies multiples et les problèmes qui en découlent. Cette démarche prévoit aussi l'implantation de tous logiciels et équipements nécessaires à la refonte de l'architecture.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,560	3,845	2,470	-	**8,875**	8,875	-	-

Précision : ± 30 %

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

D.22 Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS

Réf. 5100-1505

La collecte, le traitement des données et la diffusion de l'information sont les actions de bases de tout développement d'application dans le domaine des STI. Les avantages retirés par l'AMT dans l'implantation à bord des trains de systèmes de localisation GPS l'ont convaincue de favoriser l'implantation de systèmes de localisation GPS sur l'ensemble des réseaux de transport de la région métropolitaine.

La possibilité d'obtenir une information en temps réel sur le niveau de service est un élément clé pour rendre compétitifs et attrayants les déplacements en transport collectif. De nombreux moyens qui ont fait leurs preuves sont maintenant disponibles et peuvent être applicables.

À l'heure actuelle, chacun des organismes de la région métropolitaine développe en parallèle son approche et ses systèmes, ce qui peut nuire au développement d'un système intégré et interopérable. Pour assurer l'interopérabilité des systèmes de localisation GPS, il est nécessaire que ces systèmes comprennent certaines fonctionnalités et possèdent des normes communes.

En effet, de multiples applications profiteront des informations tirées de l'implantation de systèmes de localisation GPS, dont :

- les systèmes d'aide à l'exploitation et les systèmes de diffusion d'information aux voyageurs ;
- la comparaison du service planifié et du service réel ;
- la localisation des véhicules en temps réel ;
- le relevé des montants et descendants aux arrêts ;
- les transactions de cartes à puce ;
- la préemption de feux pour passage prioritaire des autobus ;
- l'identification des autobus dans les terminus métropolitains ;
- l'information personnalisée des retards, etc.

L'AMT a donc décidé d'inciter les AOT à réaliser un tel investissement sans pénaliser ceux qui l'ont déjà effectué. Pour cela, elle versera à chaque AOT une contribution forfaitaire de 500 $ pour chaque autobus équipé d'un système de localisation GPS conforme aux normes établies par l'AMT. Cette contribution est conditionnelle à la fois au respect des normes établies, à la vision métropolitaine et à son arrimage avec le programme d'aide au transport collectif. En effet, les AOT qui voudront profiter des contributions devront se soumettre aux normes fonctionnelles établies par l'AMT. Celles-ci visent à assurer l'interopérabilité des systèmes de localisation GPS avec les autres systèmes.

Échelonné sur deux ans, ce programme d'aide concerne la flotte totale d'environ 2 500 autobus de la région métropolitaine.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						**CONTRIBUTIONS**		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,550	1,150	0,500	-	-	**2,200**	0,550	1,650	-

Précision : ± 30%

D.23 Implantation de systèmes de comptage automatique de personnes aux gares de trains

Réf. n/d

Plus de 90 % de la clientèle des cinq lignes de trains de banlieue passent par les quatre principales gares de destination (Gare Centrale et gares Lucien-L'Allier, Vendôme et Parc). Des comptages sont effectués à ces gares, de manière manuelle, une journée par mois en périodes de pointe du matin et du soir seulement. À partir de ces relevés, les achalandages mensuels et annuels sont extrapolés avec les données d'une seule enquête à bord et d'un relevé des trains hors pointe (une fois par année). L'évaluation de l'achalandage est donc d'une faible précision en raison de la faible fréquence des relevés, qui ne tiennent pas compte des fluctuations quotidiennes et hebdomadaires.

Ce projet prévoit l'implantation de systèmes de comptage automatique à ces quatre gares, ce qui permettra un relevé continu de l'achalandage couvrant plus de 90 % des usagers. Ces données, auxquelles s'ajouteront des relevés sporadiques pour les gares de moindre importance, permettront d'obtenir une évaluation plus précise de l'achalandage, et d'ajuster ainsi périodiquement l'offre de service selon les besoins. À priori, le système de comptage pourra s'intégrer à l'implantation du système de perception aux gares de trains. À cet égard, les données recherchées pourront être extraites du système de perception.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	0,750	0,330	-	-	**1,180**	0,295	0,885	-

Précision : ± 30 %

D. 24 Automatisation de la cueillette des données sur les locomotives diesel

Réf. n/d

Ce projet consiste à automatiser la cueillette de ces données à distance. Il s'agit de rendre possible le téléchargement des données sur les défaillances, la performance et l'usure des locomotives diesel F59. L'information des boîtes noires et des divers capteurs embarqués des locomotives est collectée et transférée dans une base de données centralisée. Cette information est récupérée à l'aide d'un câble connecteur DB9/DB15. Le traitement systématique de ces données apportera un soutien à l'exploitation en améliorant le temps de réaction en cas de défaillance progressive. L'entretien préventif et correctif pourra bénéficier du traitement de ces données pour identifier les causes des défaillances et améliorer la fiabilité de ces locomotives. Ainsi, l'automatisation de la cueillette des données permettra d'avoir de meilleures réactions, de prévenir ou de réduire les pannes, d'offrir un meilleur service et d'améliorer la gestion de la maintenance. En outre, ce système permet de préparer l'arrivée des futures locomotives.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,275	-	-	-	**0,275**	0,069	0,206	-

Précision : ± 30 %

D.25 Automatisation de la cueillette des données sur les automotrices électriques

Réf. n/d

Les 58 voitures MR-90 de la ligne Montréal/Deux-Montagnes sont dotées d'ordinateurs embarqués qui enregistrent les données de fonctionnement des systèmes de propulsion et d'alimentation auxiliaire. Ceux-ci décèlent des anomalies qui se produisent lors des opérations. Une partie de ces données est téléchargée manuellement une fois par mois pour vérifier l'état général de fonctionnement. Actuellement, cette intervention manuelle est longue et laborieuse (24 heures pour une personne) et le traitement des données collectées intervient parfois trop tardivement pour qu'une action préventive soit entreprise. Pour ces raisons, l'ajout d'un module de télécommunication sans fil permettra d'obtenir rapidement toute l'information sur le matériel roulant, et ce, même à distance.

L'automatisation de la cueillette des données permet de transférer ces dernières en un point central, de les balayer automatiquement afin de déceler des problèmes et de produire des alarmes, ainsi que des rapports de fonctionnement. Cette information apporte un support à l'exploitation en permettant d'obtenir de meilleurs temps de réaction, de prévenir ou de réduire les pannes, d'offrir un meilleur service et d'améliorer la gestion de la maintenance.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,080	0,450	-	-	-	**0,530**	0,132	0,398	-

Précision : ± 30 %

D.26 Système informatique de suivi des actifs de transport

Réf. n/d

L'AMT étant propriétaire de voitures, de locomotives et de plusieurs autres actifs nécessaires à l'exploitation des réseaux de transport, il est nécessaire de se doter d'outils informatisés qui permettront d'effectuer un suivi dans les inspections, l'entretien préventif et les réparations majeures associés à ces équipements et infrastructures.

Des outils spécialisés de gestion existent spécialement pour les organisations œuvrant dans le transport urbain. Qu'il s'agisse d'assister le gestionnaire dans une planification efficace de ses ressources, ou encore d'encadrer le travail des fournisseurs de service dans leurs travaux, ces logiciels conservent toutes les documentations nécessaires au maintien en service des actifs de l'AMT.

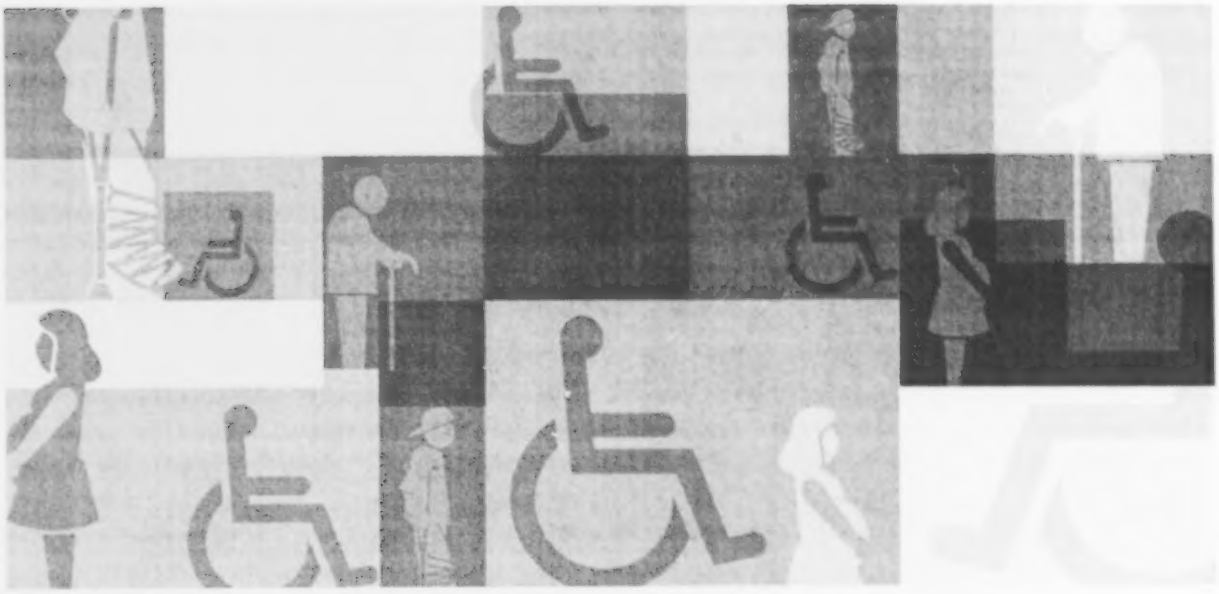
En regroupant l'information, cet outil s'assure d'une plus grande fiabilité en facilitant entre autres la gestion des bons de travail, des inspections préventives, des entretiens préventifs, des défaillances récurrentes, du carburant, des temps d'arrêts et des coûts associés.

Avec les derniers investissements d'acquisition du matériel roulant et d'infrastructures, l'AMT doit se doter d'un outil moderne pour assurer le suivi des actifs, indépendamment du fournisseur de service qui en effectuera l'exploitation directe.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,050	0,550	0,200	-	**0,800**	0,200	0,600	-

Précision : ± 30 %

E. ACCESSIBITILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE



Reconnaissant l'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite comme un enjeu économique et social au Québec, la nouvelle Politique québécoise du transport collectif prévoit une reconduction du volet consacré aux améliorations à apporter à l'intention des personnes à mobilité réduite dans le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Améliorer l'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite

En 2007, une politique sur l'accessibilité et l'intégration des personnes à mobilité réduite couvrant l'ensemble des activités de l'AMT a été élaborée. Elle vient prendre appui sur le principe d'accessibilité universelle établi par la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale pour l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux. La politique énonce des principes directeurs qui viendront orienter les divers programmes et actions touchant l'ensemble des secteurs d'interventions : la fourniture des services, le choix des véhicules, l'aménagement des équipements et la disponibilité de l'information. Un comité métropolitain de concertation sur le transport des personnes handicapées, qui regroupe l'ensemble des représentants des usagers présentant des limitations en matière de déplacement, a également été mis en place.

D'ores et déjà, deux projets, décrits ci-après, s'inscrivent dans l'esprit de cette politique globale d'accessibilité et sont soumis à l'étude aux fins d'autorisation. Il s'agit, d'une part, de l'amélioration de l'accessibilité au réseau régulier dans les équipements métropolitains et, d'autre part, de l'amélioration de l'accessibilité sur le réseau de trains de banlieue. Dans les deux cas, ces projets visent à faciliter l'accès aux transports collectifs pour les personnes vivant avec des limitations.

Par ailleurs, l'AMT continue la sensibilisation de son personnel aux normes récentes en matière d'accessibilité au réseau régulier, telles que respectées dans le cadre du prolongement de la ligne 2 orange vers Laval. Ces normes continueront à être prises en compte dès le stade de planification d'un nouveau projet, tel que celui du Train de l'Est.

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

E.1 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Équipements métropolitains

E.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Trains de banlieue

PROJETS À L'ÉTUDE AUX FINS D'AUTORISATION

E.1 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Équipements métropolitains

Réf. 5000-3508

Dans le but d'améliorer l'accès du réseau régulier aux personnes vivant avec des limitations (visuelle, auditive, motrice, intellectuelle et autres), l'AMT a adopté une politique d'accessibilité. Faisant suite à l'adoption de cette politique, un plan d'action sera produit annuellement. Un guide de standards pour l'ensemble des installations de l'AMT encadrera les projets concrets. Actuellement, pour les nouveaux projets en développement, l'AMT applique des principes et des standards existants afin de les rendre plus accessibles aux personnes vivant avec des limitations. Cette accessibilité améliore par le fait-même les services pour l'ensemble des usagers.

Pour les terminus et stationnements existants, il s'agit d'effectuer les travaux suivants sur les équipements de l'AMT :

- améliorer et modifier la signalisation afin de rendre l'information plus claire et plus efficiente ;
- aménager ou apporter des améliorations aux espaces publics afin qu'il soit possible de se déplacer à pied de façon sécuritaire, sans obstacles ni contraintes ;
- aménager des débarcadères et abaisser les trottoirs ;
- installer des rampes d'accès, des mains courantes et des portes automatiques ;
- améliorer l'éclairage, ce qui bonifie le sentiment de sécurité ;
- aménager de manière spécifique les débarcadères et leurs abords afin qu'ils soient sécuritaires et qu'ils puissent servir efficacement les services de transport adapté ;
- améliorer l'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant au terminus Centre-ville (2011).

Ces interventions sont en cours de réalisation sur des équipements existants tels qu'aux terminus Longueuil, Cartier, Montmorency et Le Carrefour.

L'AMT entend poursuivre le déploiement de ces mesures aux terminus Centre-ville, Radisson, Angrignon et Terrebonne ainsi qu'aux stationnements incitatifs situés sur son territoire.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	0,300	5,500	0,430	-	**6,530**	1,632	4,898	-

Précision : ± 30 %

E.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Trains de banlieue

Réf. 5000-4505

L'amélioration de l'accessibilité sur le réseau de trains de banlieue se matérialisera concrètement d'abord par la mise en place du projet du Train de l'Est, pour lequel près de 30,0 M$ sont prévus à cette fin.

De plus, afin de respecter les engagements pris avec la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, l'AMT doit adapter l'environnement spécifique des gares de trains de banlieue, soit les escaliers et tunnels qui mènent aux quais, les kiosques de billetterie et les bordures de quais.

Les travaux à effectuer se résument ainsi :

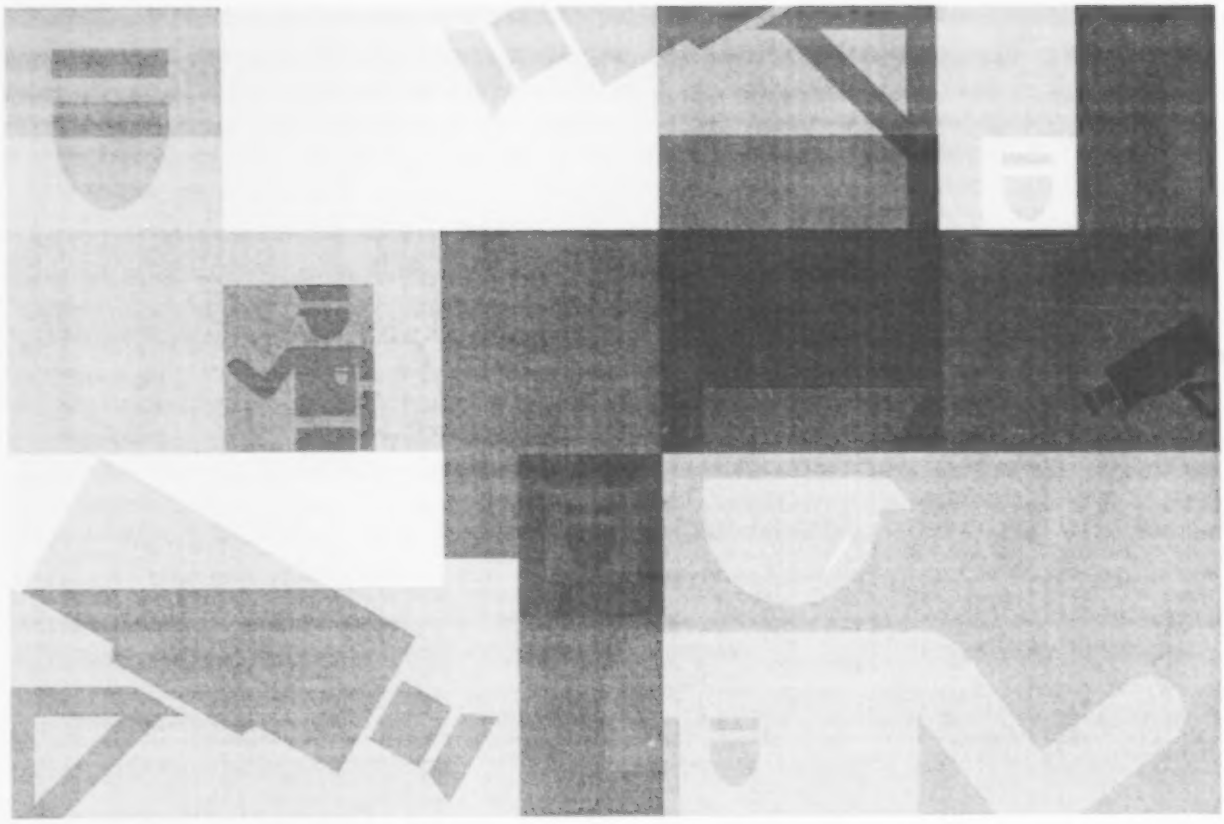
- escaliers et tunnels :
  - augmentation du niveau de l'éclairage dans les escaliers couverts et dans les tunnels ;
  - ajout d'un signal de fin de course sur la main-courante ;
  - ajout d'un signal au sol sur les paliers.
- kiosque de billetterie :
  - ajout d'un muret pour tamiser le bruit environnant ;
  - augmentation de la fenestration et du niveau d'éclairage ;
  - déplacement et révision de l'information à la clientèle ;
  - deplacement des équipements de vente ;
- quai :
  - ajout d'un élément signal qui identifiera la bordure du quai.

L'AMT prévoit réaliser une étude de priorités de besoins qui lui permettra d'établir une programmation de ses actions. Une fois ces travaux complétés, les efforts de l'AMT iront prioritairement à l'amélioration de la signalisation, de l'éclairage et autres travaux sur les stationnements incitatifs des gares de trains de banlieue.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,417	5,000	5,000	5,000	18,178	**33,595**	8,399	25,196	-

Précision : ± 30 %

F. SÛRETÉ ET SÉCURITÉ



La nouvelle Politique québécoise du transport collectif consacre un volet à la sureté et à la sécurité du transport collectif, suggérant l'élaboration d'un plan de sûreté pour chacune des infrastructures de transport, et l'implantation de nouvelles technologies permettant notamment une meilleure surveillance des installations.

Le programme Sûreté-Transit de Transports Canada a permis à l'AMT d'améliorer sa structure, mais également de moderniser et d'accroître ses outils en matière de sûreté. De nouveaux projets viendront appuyer ces mesures, dont l'implantation sera complétée au printemps 2009.

Améliorer la sûreté et la sécurité

Différentes réalisations ont permis à l'AMT de bonifier son efficacité en matière de sûreté. Toujours dans l'esprit d'assumer son rôle de chef de file en transport collectif sur l'ensemble de la région métropolitaine, l'AMT compte poursuivre le développement de la sûreté en tenant compte des nouvelles acquisitions ainsi que de ses nouvelles stratégies et orientations, et ce, en collaboration avec l'ensemble de ses partenaires. Nos projets visent à augmenter le sentiment de sécurité de nos clients dans l'ensemble de nos installations et lors de leurs déplacements. Notre personnel doit contribuer à ce qu'ils se sentent en sécurité.

PROJETS AUTORISÉS

F.1 Amélioration des mesures de sûreté et de sécurité

F.2 Contrôle informatique et physique d'accès et d'identité de tous les employés

F.3 Radiocommunications – Tunnel Mont-Royal – Étude

F.4 Bornes d'identification de véhicules – Étude

F.5 Technologie et vidéosurveillance

F.6 Autres projets spécifiques

PROJETS AUTORISÉS

F.1 Amélioration des mesures de sûreté et de sécurité

Réf. 5000-9015

Afin d'améliorer les mesures de sécurité et de sûreté déjà en place et ainsi augmenter l'efficacité des opérations de prévention, de détection et de dissuasion, l'AMT désire poursuivre le développement de projets en lien avec la sécurité et la sûreté des usagers.

La croissance de l'achalandage ainsi que l'augmentation continue du nombre d'équipements (stationnements incitatifs, gares, voies réservées, terminus, billetteries) poussent l'AMT à mettre à niveau ses pratiques en la matière. Dans cette optique, plusieurs projets sont requis :

Télésurveillance :

- amélioration, sécurisation des systèmes et intégration de certaines fonctions et technologies au COS, telles que les alarmes de distributrices automatiques de titres (DAT) et de billetteries ;
- ajout de caméras dans certains sites pour cibler des problématiques particulières (ce projet comprend les frais professionnels de consultants, les coûts de connexion en télécommunication, ainsi que le contrat de service et de maintenance du COS) ;
- intégration des systèmes et du réseau informatique (arrimage avec les systèmes SAE), comprenant entre autres l'achat de nouveaux équipements tels que serveurs, mémoire, alimentation de secours, etc.

Autres projets spéciaux :

- formation annuelle du personnel de sécurité sur tout le réseau en plus de la formation sur les nouveaux tronçons Blainville–Saint-Jérôme et Train de l'Est ;
- achat d'équipements et outils pour les campagnes de sensibilisations/prévention en sûreté et sécurité auprès des usagers ;
- achat d'équipements de sécurité pour le personnel et les usagers (défibrillateurs, trousses de premiers soins, etc.).

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
1,650	2,950	1,900	0,200	-	**6,700**	6,700	-	-

Précision : ± 30 %

F.2 Contrôle informatique et physique d'accès et d'identité de tous les employés

Réf. 5000-9018

Ce projet a pour but d'améliorer les contrôles d'accès des employés à l'interne et à l'externe dans les différentes installations stratégiques de l'AMT.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,064	0,016	-	-	-	**0,080**	0,020	-	0,060

Précision : ± 30 %

F.3 Radiocommunications – Tunnel Mont-Royal – Étude

Réf. n/d

Une analyse sommaire effectuée en 2007 a conclu que l'infrastructure du futur système d'extension de la couverture des radiocommunications dans le tunnel Mont-Royal permettra d'assurer les services suivants :

- maintenir la retransmission des radiocommunications ferroviaires pour les services d'exploitation et d'entretien du réseau de trains de banlieue ;
- établir la continuité des communications du futur système radio de la sécurité du réseau de trains de banlieue ;
- établir la continuité des radiocommunications existantes et projetées pour les services d'urgence et de sécurité publique suivants :
  - Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) ;
  - Service de sécurité incendie de Montréal (SIM) ;
  - Urgences-santé.

Une étude devra être menée afin de préciser les coûts et l'ampleur des travaux. Une première étude effectuée en 2007 a permis de dire que l'infrastructure du futur système d'extension de la couverture des radiocommunications dans le tunnel devra être basée sur une architecture modulaire et conçue pour permettre de :

- supporter plusieurs technologies de transmission radio analogiques et numériques ;
- couvrir une large bande de fréquences s'étalant de 100 à 1000 MHz ;
- transmettre une ou plusieurs fréquences et/ou des bandes de fréquences spécifiques ;
- interconnecter les multiples systèmes ou réseaux radios par une variété de méthodes, telles que par ondes hertziennes, par lien de fibres optiques, par connexion RF directe, etc. ;
- soutenir la possibilité d'expansion et de mise à jour du système.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,300	-	-	-	**0,300**	0,300	-	-

F.4 Bornes d'identification de véhicules – Étude

Réf. n/d

Pour faire suite à un signalement suspect d'une personne, cette technologie permettra systémiquement de regarder les images des visages et/ou la plaque de toutes les personnes qui utiliseront un véhicule pour entrer sur un site de l'AMT. Cette dernière sera en mesure de rendre le système disponible pour les autorités (gouvernements, services de police) afin de valider l'identité de cette personne.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

F.5 Technologie et vidéosurveillance

Réf. 5000-9023

Le but de ce projet est d'ajouter ou d'améliorer les systèmes de caméras (existants ou non) aux endroits stratégiques du réseau de l'AMT. Ce volet vise ainsi à prévenir des événements de nature terroriste et de sécuriser la population par des gestes concrets. Il vise à détecter, retarder et même empêcher tout geste à caractère terroriste. Ainsi, des caméras mobiles avec détecteur de mouvement seront mises en place sur les quais des gares.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
1,858	0,328	-	-	-	**2,186**	0,547	-	1,639

Précision : ± 30 %

F.6 Autres projets spécifiques

Réf. 5000-9024

Afin de prévenir et de gérer efficacement tout risque accidentel relatif aux transports collectifs, l'AMT s'engage à renseigner, informer, sensibiliser et former son personnel. Ceci implique de se doter d'infrastructures, de normes et de procédures adéquates pour différents aspects qui ont un impact certain sur l'amélioration des mesures de sûreté de l'organisation. Dans ce cadre, l'AMT procédera à la création et la mise en place de guides, de standards et de procédures.

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2009	2010	2011	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,140	0,020	-	-	-	**0,160**	0,040	-	0,120

Précision : ± 30 %

Financement
PROJETS INSCRITS AU PTI 2009-2010-2011

Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT utilise le Fonds d'immobilisations métropolitain pour payer la partie non subventionnée des investissements. Le Fonds est alimenté par des contributions municipales totalisant 31,2 M$ en 2009, à raison de 1 ¢ par 100 $ du rôle d'évaluation foncière.

Les investissements majeurs créent une pression à court terme sur le Fonds d'immobilisations et génèrent un financement permanent à combler de 245,3 M$ en 2009 (TABLEAU 5) qui ont un impact sur la gestion des liquidités de l'AMT en générant un service de dette récurrent. Le financement permanent à combler représente le solde cumulatif non subventionné des investissements en immobilisations qui devront être comblés à même les sources de financement permanent des exercices à venir, telles que les subventions, les contributions municipales et les revenus divers.

Les contributions municipales de 31,2 M$ en 2009, de 33,4 M$ pour 2010 (TABLEAU 2) et de 34,6 M$ (hypothèse) pour les années subséquentes ainsi que les autres revenus prévus au Fonds d'immobilisations sont suffisants pour assumer la portion non subventionnée des investissements prévus au comptant et le service de dette des investissements antérieurs ainsi que ceux planifiés par l'AMT pour 2009, 2010 et 2011.

La réalisation complète de tous les projets présentés au PTI 2009-2010-2011 et le financement à long terme de ces projets créent un service de dette de 39,0 M$ dès 2012 (TABLEAU 4), qui s'ajoute au service de dette prévu de 11,6 M$ (TABLEAU 4) pour les investissements antérieurs au 1er janvier 2009, entraînant ainsi une insuffisance de fonds pour l'année 2012 et les suivantes. L'intégration progressive de 1 ¢ par 100 $ d'évaluation de la richesse foncière uniformisée échelonnée sur une période à déterminer permettrait de régler cette insuffisance de fonds.

TABLEAU 4

Financement des projets inscrits au PTI 2009-2010-2011

PROJETS	PÉRIODE D'AMORTISSEMENT	INVESTISSEMENT TOTAL 2009-2011	INVESTISSEMENT PART AMT	SERVICE DE LA DETTE 2012
		(en millions de $)	(en millions de $)	(en millions de $)
A.3 Ligne 2 orange – Station Montmorency – Étagement du stationnement actuel	20 ans 5%	20,0	5,0	0,4
B.2 Acquisition de 160 voitures passagers neuves à deux étages	20 ans 5%	139,9	35,0	4,0
B.3 Acquisition de 20 locomotives neuves bimodes	20 ans 5%	139,9	35,0	3,1
B.4 Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant	20 ans 5%	185,7	46,4	3,8
B.10 Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount	10 ans 5%	16,1	4,0	0,5
B.11b Étagement de la rue West Broadway	20 ans 5%	14,1	7,1	0,3
B.12a Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Corridor Deux Montagnes et tronçon Vaudreuil-Rigaud	20 ans 5%	47,4	23,7	1,0
B.13 Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivisions Vaudreuil et Adirondack	10 ans 5%	41,0	10,3	1,3
B.15 Gare A-13	20 ans 5%	17,0	4,2	0,3
B.17 Gare Saint-Eustache	20 ans 5%	11,0	2,8	0,2
B.18 Étagement de la jonction de l'Est	20 ans 5%	17,9	4,5	0,4
B.19 Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds	20 ans 5%	31,7	7,9	0,7
B.41a Connexion de la ligne Montréal/Blainville -Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal	20 ans 5%	51,8	12,9	1,0
B.41b Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité	10 ans 5%	20,0	5,0	5,0
B.54 Ajout d'une troisième voie ferrée entre la gare Saint-Bruno et le tronçon Southwest	10 ans 5%	19,5	4,9	0,3
B.63 Train de l'Est	20 ans/10 ans	353,0	98,3	4,9
C.3 Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus	20 ans 5%	99,5	24,9	2,0
C.14 Corridor métropolitain Bonaventure	20 ans 5%	6,6	1,6	0,4
E.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Trains de [illegible]ébus	10 ans 5%	15,0	3,8	0,5
Projets de 5 à 10 M$	10 ans 5%	168,7	44,1	5,7
Projets de 1 à 5 M$	10 ans 5%	112,8	22,6	2,9
TOTAL		**1520,5**	**384,0**	**39,0**
Autres investissements antérieurs au 1er janvier 2009				
Métro Laval				1,4
Reno Systèmes				4,9
22 voitures Rigaud				1,2
160 voitures				2,5
Divers projets				1,6
TOTAL				**11,6**
GRAND TOTAL				**50,6**

TABLEAU 5

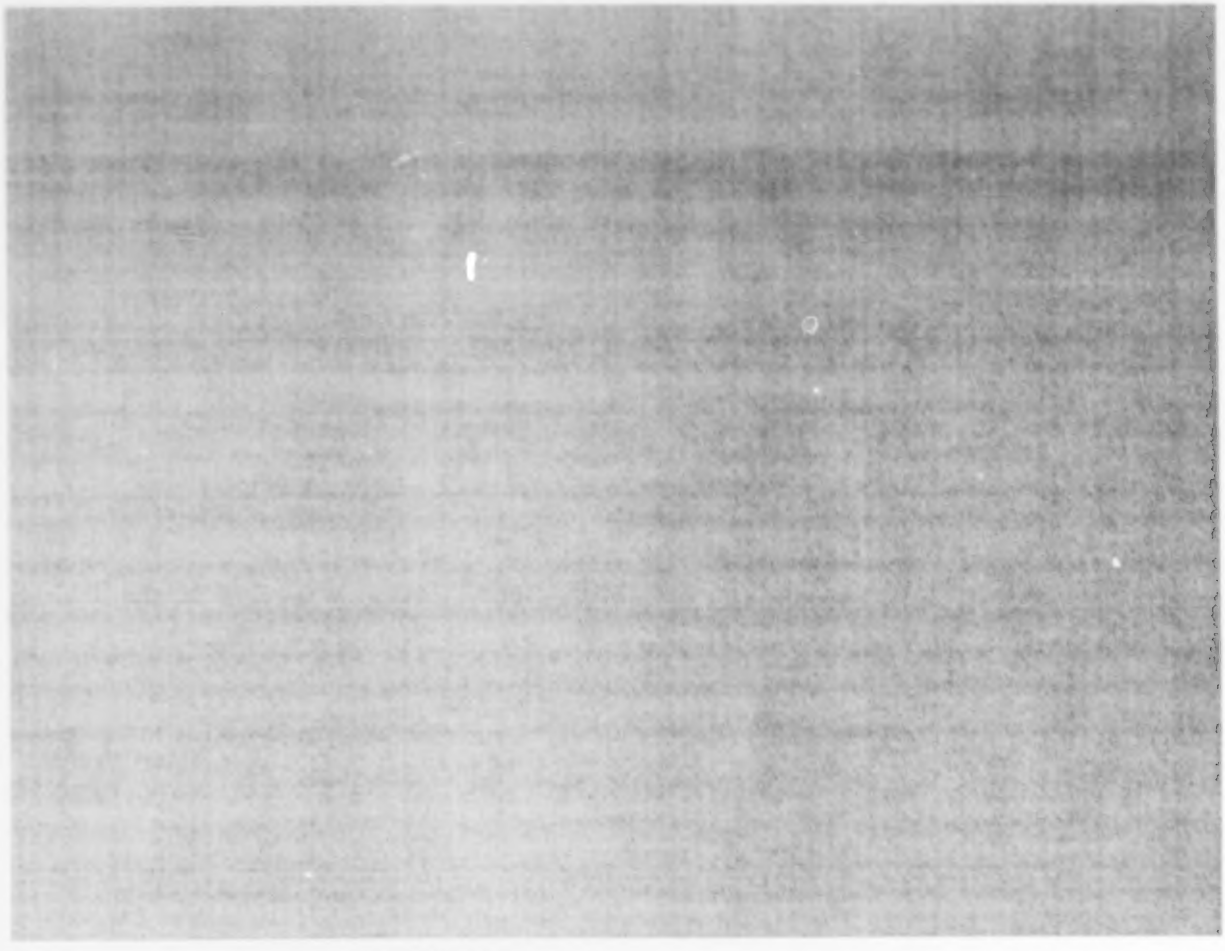
Budget des opérations et du financement permanent à combler

FINANCEMENT PERMANENT

(en milliers de $)	BUDGET 2009	PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART P2008 VS B2008
SUBVENTIONS DU MTQ	432 293,1	138 679,4	167 267,5	(30 588,4)
CONTRIBUTIONS MUNICIPALES	31 178,0	29 945,0	29 945,0	
AUTRES SUBVENTIONS	2 663,4	1 727,9	6 869,5	(5 141,6)
AUTRES	3 365,0	2 675,0	2 000,0	675,0
TOTAL	**469 499,6**	**179 027,3**	**206 082,3**	**(35 055,0)**

INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

(en milliers de $)	BUDGET 2009	PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART P2008 VS B2008
A. RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS				
Prolongement du métro vers Laval		17 105,0		17 105,0
Réseau du métro	6 500,0	10 764,0	13 900,0	(3 136,0)
Autres modes guidés	4 000,0		750,0	(750,0)
B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE				
Flotte de trains de banlieue (cinq lignes) et centres d'entretien	174 942,0	88 093	39 900,0	51 193,0
Infrastructures communes	69 784,0	3 175,0	5 935,0	(2 760,0)
Montréal/Deux-Montagnes	21 700,0	4 910,0	9 915,0	(5 005,0)
Montréal/Dorion-Rigaud	13 000,0	465,0	5 360,0	(5 875,0)
Montréal/Blainville-Saint-Jérôme	17 120,0	1 655,0	14 884,0	(13 229,0)
Montréal/Mont-Saint-Hilaire	25 485,0	3 010,0	19 610,0	(16 600,0)
Montréal/Delson-Candiac	11 210,0	250,0	200,0	50,0
Train de l'Est	159 000,0	22 650,0	85 000,0	(62 350,0)
Développement et consolidation du réseau	2 050,0	820,0	5 300,0	(4 480,0)
Programme d'entretien majeur – Trains de banlieue	3 500,0	2 500,0	2 500,0	-
C. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN AUTOBUS				
Infrastructures communes	50 600,0	245,0	400,0	(155,0)
Axes A-25 et boulevard Pie-IX	3 100,0	990,0	1 700,0	(710,0)
Axes A-20 et route 132	7 615,0	2 170,0	9 440,0	(7 270,0)
Axes A-10 et A-Bonaventure	4 250,0	755,0	1 860,0	(1 105,0)
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal	4 628,0	1 565,0	3 008,0	(1 123,0)
Développement et consolidation du réseau	1 500,0	580,0	1 030,0	(450,0)
Autres interventions	2 470,0	580,0	5 125,0	(4 535,0)
Programme d'entretien majeur – Équipements métropolitains	750,0	600,0	600,0	-
D. INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE				
Amélioration de l'information et des services offerts à la clientèle	8 212,0	1 868,0	4 175,0	(2 307,0)
Systèmes d'aide à l'exploitation	10 159,0	11 425,0	11 280,0	145,0
E. ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	5 388,0	537,0	1 425,0	(888,0)
F. SURETÉ ET SÉCURITÉ	3 814,0	3 074,0	4 174,0	(200,0)
FRAIS D'INTÉRÊT SUR LE FINANCEMENT	5 886,0	4 659,0	5 253,0	(594,0)
TOTAL	**617 635,0**	**186 786,0**	**250 994,0**	**(64 208,0)**
INSUFFISANCE DU FINANCEMENT PERMANENT SUR LES INVESTISSEMENTS DE L'EXERCICE	**(148 135,0)**	**(16 753,7)**	**(46 911,7)**	**30 054,0**
FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**(97 207,7)**	**(81 450,0)**	**(81 450,0)**	**-**
FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER À LA FIN DE L'EXERCICE	**(245 343,3)**	**(97 207,7)**	**(127 291,7)**	**30 054,0**



ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS

ACTIFS DE L'AMT - RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers train)		
LIGNES MONTRÉAL/		STATIONNEMENTS 2008	PLACES VÉLOS 2008	PLACES AUTOS 2008	RÉSULTATS 2007	PRÉVISIONS 2008	VARIATION 2008/2007
Deux-Montagnes	12	0	351	5 406	7 757 000	7 871 500	1.5%
Dorion-Rigaud	10	15	442	3 136	3 267 900	3 594 600	10.0%
Blainville-Saint-Jérôme	10+3	0	103	2 981	2 114 900	2 219 200	4.9%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	0	102	2 385	1 503 000	1 080 700	0.5%
Delson-Candiac	5+0	0	77	831	591 100	630 400	6.6%
GRAND TOTAL	**[illegible]**	**[illegible]**	**1 205**	**14 749**	**[illegible]**	**[illegible]**	**4.6%**

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (M-O train)		
	PLACES VÉLOS	PLACES AUTOS	ACHALANDAGE	TAUX D'OCCUPATION		RÉSULTATS	PRÉVISIONS	VARIATION
MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES	2008	2008	Prév. auto 2008	Rée. 2007	Prév. 2008	2007	2008	2008/2007
Deux-Montagnes	133	1 190	238 900	94%	99%	1 561 600	1 610 000	3.1%
Grand-Moulin	37	275	61 100	84%	88%	457 000	477 700	4.6%
Sainte-Dorothée	28	1 033	223 000	90%	87%	1 027 200	1 011 700	-1.5%
Île-Bigras	15	68	15 000	98%	99%	156 200	161 800	3.6%
Roxboro-Pierrefonds	28	776	204 300	100%	100%	1 547 500	1 611 200	4.1%
Sunnybrooke	21	410	101 000	97%	99%	860 000	886 200	3.1%
Bois-Franc	21	766	184 700	87%	87%	749 000	723 300	-3.5%
Du Ruisseau	21	1 080	195 800	80%	71%	744 700	704 300	-5.4%
Montpellier	14	0	0	0%	0%	613 700	620 300	1.1%
Mont-Royal	21	0	0	0%	0%	641 000	666 000	2.2%
Canora	14	0	0	0%	0%	311 800	341 100	9.4%
Gare Centrale	0	0	0	0%	0%	6 832 700	6 929 200	1.4%
TOTAL	**351**	**5 406**	**1 220 000**	**91%**	**89%**	**15 514 000**	**15 742 000**	**1.5%**
MONTRÉAL/DORION-RIGAUD								
Rigaud	7	130	1 600	4%	5%	7 000	7 000	-2.0%
Hudson	7	36	7 500	75%	83%	29 600	25 700	-13.2%
Vaudreuil	21	421	102 200	71%	71%	288 700	381 300	26.1%
Dorion	22	140	21 000	53%	60%	165 500	180 000	7.3%
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	34	136	36 800	100%	100%	166 100	213 700	28.4%
Île-Perrot	21	150	51 400	88%	88%	141 900	164 700	16.1%
Sainte-Anne-de-Bellevue	28	336	36 700	51%	43%	184 500	207 100	12.2%
Baie-d'Urfé	15	72	12 900	74%	71%	69 400	61 900	-10.8%
Beaurepaire	28	43	11 000	98%	100%	149 100	163 000	9.9%
Beaconsfield	72	465	108 300	90%	92%	699 000	723 700	3.5%
Cedar Park	22	27	6 800	100%	100%	214 600	225 700	5.2%
Pointe-Claire	28	645	91 100	56%	56%	310 300	360 900	16.3%
Valois	21	115	26 300	89%	91%	247 300	265 600	7.4%
Pine Beach	28	0	0	0%	0%	117 100	135 200	15.5%
Dorval	34	402	77 000	73%	77%	248 300	254 600	2.5%
Lachine	35	0	0	0%	0%	207 400	224 200	8.1%
Montréal-Ouest	14	20	4 400	92%	87%	443 400	469 900	6.0%
Vendôme	5	0	0	0%	0%	1 122 800	1 270 100	13.1%
Gare Lucien-L'Allier	0	0	0	0%	0%	1 700 100	1 854 500	9.1%
TOTAL	**442**	**3 136**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**7 180 200**	**10.0%**
MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME								
Saint-Jérôme	14	376	91 800	81%	96%	205 400	236 100	14.9%
Blainville	28	582	106 300	69%	72%	323 300	360 400	11.5%
Sainte-Thérèse	53	664	152 000	83%	91%	565 500	603 000	6.6%
Rosemère	30	401	87 000	83%	86%	427 700	487 000	14.0%
Sainte-Rose	23	756	65 300	46%	45%	317 000	303 300	-4.6%
Vimont	7	290	38 700	61%	77%	113 300	147 500	30.2%
Saint-Martin (fermeture 28 avril 07)	0	0	0	60%	0%	78 100	-	-
Concorde (ouverture 29 avril 07)	28	0	0	0%	0%	230 400	515 500	123.7%
Bois-de-Boulogne	4	0	0	0%	0%	120 100	144 300	20.1%
Chabanel	0	0	0	0%	0%	43 000	54 500	26.7%
Parc	4	0	0	0%	0%	1 196 500	1 035 300	-13.5%
Montréal-Ouest	0	0	0	0%	0%	57 900	72 900	25.9%
Vendôme	0	0	0	0%	0%	135 000	110 100	13.0%
Gare Lucien-L'Allier	0	0	0	0%	0%	415 200	360 000	-13.3%
TOTAL	**151**	**2 981**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**4 230 000**	**4 438 500**	**4.9%**
MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	21	444	99 100	75%	80%	292 500	323 300	10.5%
McMasterville	37	450	75 200	60%	68%	307 500	308 100	0.2%
Saint-Basile-le-Grand	45	374	80 000	78%	80%	302 100	322 000	6.9%
Saint-Bruno	14	555	75 800	50%	54%	262 300	270 200	3.0%
Saint-Hubert	14	205	59 100	100%	100%	179 300	192 700	7.5%
Saint-Lambert	21	257	66 600	87%	100%	165 200	180 600	14.2%
Gare Centrale	0	0	0	0%	0%	1 498 400	1 586 700	6.5%
TOTAL	**152**	**2 385**	**456 700**	**[illegible]**	**[illegible]**	**3 007 300**	**[illegible]**	**6.6%**
MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC								
Candiac	7	110	18 600	51%	67%	41 400	51 300	23.9%
Delson	14	110	8 900	21%	32%	44 600	48 700	9.2%
Saint-Constant	21	172	25 600	77%	59%	177 400	188 100	6.0%
Sainte-Catherine	28	439	72 900	64%	66%	267 800	282 800	5.6%
LaSalle	7	0	0	0%	0%	60 700	72 300	19.1%
Montréal-Ouest	0	0	0	0%	0%	28 900	23 800	-17.6%
Vendôme	0	0	0	0%	0%	249 900	266 700	6.7%
Gare Lucien-L'Allier	0	0	0	0%	0%	311 500	327 200	5.0%
TOTAL	**77**	**831**	**126 000**	**[illegible]**	**[illegible]**	**1 182 200**	**1 260 900**	**6.7%**
GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**1 216**	**14 749**	**2 966 500**	**77%**	**79%**	**30 469 400**	**31 832 000**	**4.5%**

ACTIFS DE L'AMT - RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		STATIONNEMENTS 2008	PLACES VÉLOS 2008	PLACES AUTOS 2008	RÉSULTATS 2007	PRÉVISIONS 2008	VARIATION 2008/2007
Express Chevrier	3	1	21	1 980	1 040 100	1 250 000	20,0%
Express Le Carrefour (aboli le 31 décembre 2007)	0				220 000	-	-
Express A40	3				-	-	-
Express Île-des-Sœurs	3				-	-	-
GRAND TOTAL	**9**	**1**	**21**	**1 980**	**1 276 000**	**1 259 000**	**-1,3%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

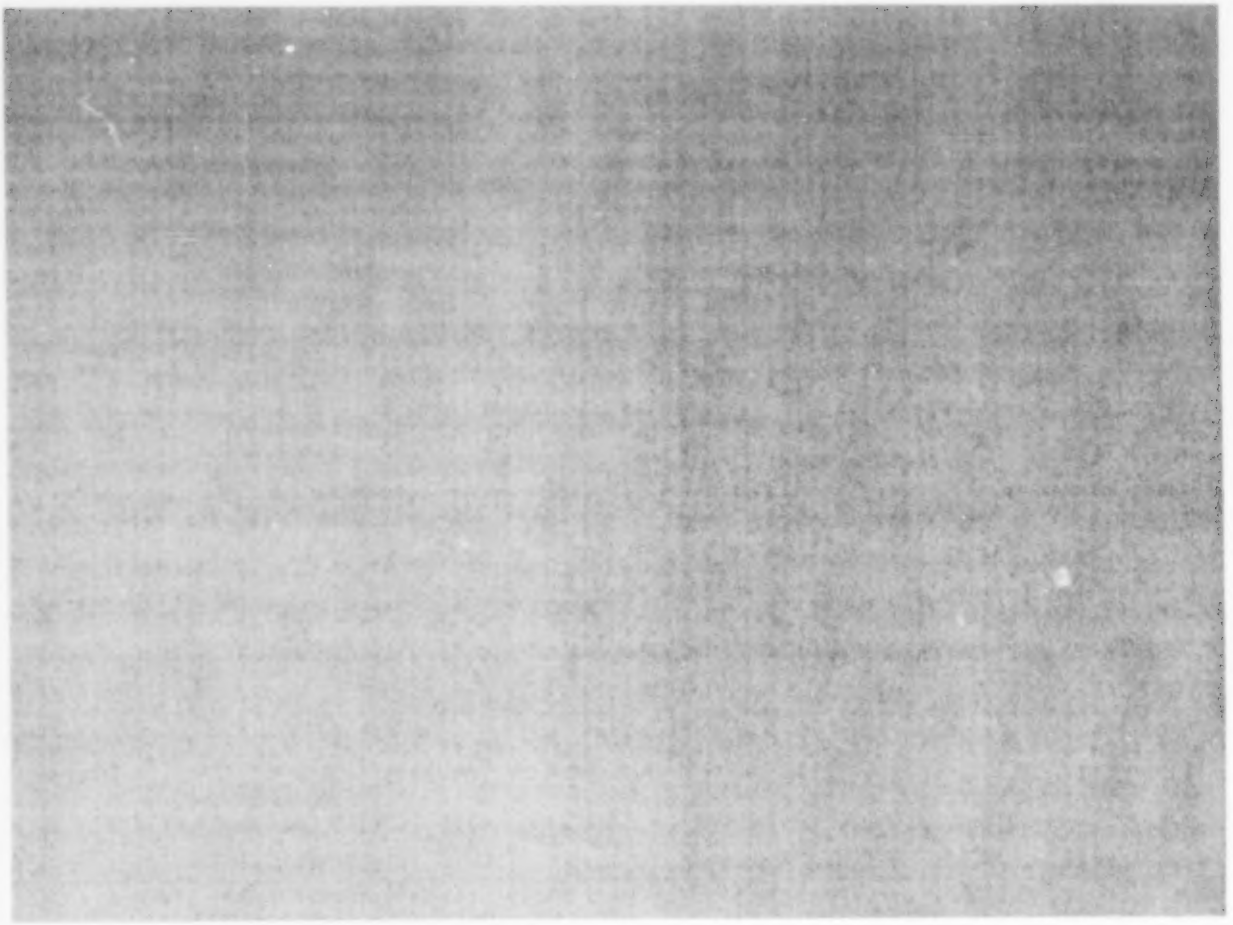
	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M-D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS 2007	VARIATION 2007/2006
Angrignon	4	24	6 830 400	2,3%
Brossard	4	41	2107000	5,1%
Cartier (ouverture fin avril 07)	2	22	2803500	-
Côte-Vertu	2	22	11 861 600	3,0%
De Montarville (ouverture fin novembre 07)	2	7	2 700	-
Henri-Bourassa Nord	2	5	5 451 000	41,2%
Henri-Bourassa Sud	1	11	7 190 200	0,2%
Le Carrefour	2	11	678 200	2,2%
Longueuil	6	99	12 224 200	2,9%
Montmorency (ouverture fin avril 07)	3	20	2 437 800	-
Radisson	4	15	3 088 500	5,1%
Repentigny	2	16	318 200	0,8%
Centre-ville	10	94	11 135 000	6,5%
Saint-Eustache	1	8	269 300	22,7%
Sainte-Thérèse	2	15	982 900	20,2%
Terrebonne	1	18	1 008 800	18,0%
TOTAL	**[illegible]**	**[illegible]**	**69 705 100**	**6,7%**

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES(KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/ Bretelle Tollar	-	1,5	1,5
A25	-	5,0	5,8
A10/ Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	oui	10,7	10,8
Avenue du Parc	oui	3,5	3,0
Boul. Newman	-	3,2	3,2
Boul. Pie-IX	-	8,5	8,5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/N132-138/Bretelle Marcer	oui	6,2	0,1
Boul. Taschereau	oui	5,4	5,4
Bretelle Taschereau	-	0,5	-
Côte-des-Neiges	-	5,1	4,8
Henri-Bourassa	-	8,3	8,3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7,0	6,1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
Route 116	-	1,2	1,3
Route 132/Montbrun	-	2,0	-
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	8,0	8,0
Rue Sherbrooke Est	-	1,8	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
Concorde/Notre-Dame		2,7	2,7
TOTAL		**88,2**	**73,8**

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE AUTO		
	PLACES VÉLOS 2008	PLACES AUTOS 2008	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2007	TAUX D'OCCUPATION Prév. 2008	RÉSULTATS 2007	PRÉVISIONS 2008	VARIATION 2008/2007
Angrignon	98	730	57%	63%	105 600	116 300	10,1%
Brossard-Chevrier	21	1 980	81%	94%	401 500	472 600	17,7%
Brossard-Panama	70	998	100%	100%	242 500	257 300	6,1%
Cartier (ouverture fin avril 07)	80	465	58%	91%	76 200	106 400	39,6%
Chambly	7	278	86%	92%	57 500	64 600	12,3%
Châteauguay	14	340	75%	90%	65 800	79 400	20,7%
De Montarville (ouverture fin novembre 07)	35	307	15%	49%	900	38 200	-
De Mortagne	15	125	46%	42%	14 400	13 300	-7,6%
Georges-Gagné	18	432	73%	77%	76 900	83 400	8,5%
La Prairie	7	507	79%	83%	102 400	110 000	10,2%
Le Carrefour	35	228	7%	19%	8 600	11 100	29,1%
Longueuil	829	2 370	70%	70%	370 000	415 000	12,1%
Mercier	7	30	67%	87%	7 200	7 700	6,9%
Montmorency (ouverture fin avril 07)	295	1 217	58%	87%	133 100	267 100	100,7%
Namur	8	430	97%	80%	104 200	95 800	-8,1%
Radisson	35	518	99%	97%	130 700	125 600	-3,9%
Repentigny	14	242	68%	73%	40 200	44 400	10,4%
Seigneurial	19	126	45%	53%	14 200	16 700	17,6%
Saint-Eustache	31	30	64%	79%	3 200	4 000	25,0%
Sainte-Julie	15	248	87%	100%	61 200	76 600	25,2%
Sherbrooke	0	270	44%	50%	35 600	41 800	17,4%
Terrebonne	63	887	82%	90%	168 500	204 600	21,4%
TOTAL	**1 680**	**12 706**	**74%**	**83%**	**2 221 300**	**2 661 500**	**19,8%**
GRAND TOTAL - STAT. INCITATIFS (TRAINS ET RTMA)	**2 604**	**27 455**	**76%**	**81%**	**5 084 400**	**5 628 000**	**10,7%**



ANNEXE B

INITIATIVES PROPOSÉES PAR LES PARTENAIRES EXTERNES

dans le cadre des consultations de mai 2008

INITIATIVES PROPOSÉES PAR LES PARTENAIRES EXTERNES

dans le cadre des consultations de mai 2008

CIT du Haut-Saint-Laurent

Stationnement incitatif Mercier – A-30/rue Beauchemin (demande conjointe du CIT du Haut-Saint-Laurent et du CIT du Sud-Ouest)

- RECEVABILITÉ : **C.30** Stationnement Mercier A-30/rue Beauchemin – Étude

CIT Laurentides

Rabattement à la gare Rosemère

- RECEVABILITÉ : **B.39** Gare Rosemère – Amélioration de l'accessibilité – Étude

Centre de service à la gare Sainte-Thérèse

- RECEVABILITÉ : Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT. Cependant, elle a été transférée à la Vice-présidence Administration et Finances de l'AMT pour traitement dans le cadre du projet vente et perception.

STI au CITL : équiper les autobus du CITL d'un système de transport intelligent

- RECEVABILITÉ : **D.7** Intégration de l'information sur l'état du service en temps réel, en partenariat avec les AOT

CIT La Presqu'île

Deux lignes express de trains de banlieue entre Montréal et Vaudreuil-Dorion

- RECEVABILITÉ : Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT. Fiche de projet transférée à la Vice-présidence Exploitation

Ajout de deux arrêts en pointe du matin à Île-Perrot et Terrasse-Vaudreuil

- RECEVABILITÉ : Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT. Fiche de projet transférée à la Vice-présidence Exploitation

Allongement des quais à la gare Pincourt –Terrasse-Vaudreuil

- RECEVABILITÉ : **B.31** Allongement des quais – Phase III

Aménagement d'un immeuble à la gare Vaudreuil

- RECEVABILITÉ : Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT

Devenir un bureau mandataire

- RECEVABILITÉ : Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT. Fiche de projet transférée à la Vice-présidence Administration et Finances

Titres locaux acceptés dans les trains de banlieue

- RECEVABILITÉ : Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT. Fiche de projet transférée à Information sur la mobilité et le transport métropolitain (IMTM).

CIT Sorel-Varennes

Logiciel d'aide à l'exploitation

- **Recevabilité : D.16** Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes

Stationnement incitatif Contrecœur

- **Recevabilité : C.12** Stationnements incitatifs sur le territoire du CIT Sorel-Varennes

Stationnement incitatif Varennes

- **Recevabilité : C.12** Stationnements incitatifs sur le territoire du CIT Sorel-Varennes

Stationnement incitatif Verchères

- **Recevabilité : C.12** Stationnements incitatifs sur le territoire du CIT Sorel-Varennes

CIT de la Vallée du Richelieu

STI Information en temps réel

- **Recevabilité : D.7** Intégration de l'information sur l'état du service en temps réel, en partenariat avec les AOT

Voie réservée route 116

- **Recevabilité : C.25** Voie réservée route 116 – Étude

RTL

132 – Notre-Dame (mesures préférentielles dans le secteur Notre-Dame Route 132 – Riverside)

- **Recevabilité : C.31** RTM-Autobus – Mesures préférentielles

Accès Chevrier (mise en place de mesures permettant l'accès à Lapinière Ouest à partir du tunnel Chevrier)

- **Recevabilité : C.31** RTM-Autobus – Mesures préférentielles

Bretelle Wellington (voie réservée Carrie-Derick–Wellington – Mise en place d'un corridor performant de transport collectif à l'approche de la voie réservée du pont Champlain)

- **Recevabilité : C.13** Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études

Chemin Chambly (voie réservée Chemin Chambly – Mise en place d'un corridor performant de transport collectif à l'approche de la voie réservée du pont Champlain)

- **Recevabilité : C.10** Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly–Saint-Hubert – Phases I et II

Lafayette (voie réservée Lafayette – Mise en place d'un corridor performant de transport collectif par autobus en lien avec la sortie du terminus Longueuil)

- **Recevabilité : C.31** RTM-Autobus – Mesures préférentielles

Pelletier (lien entre le boulevard Pelletier et le tunnel de la voie réservée A-10)

- **Recevabilité :** Évalué dans la solution finale du projet **C.15** Terminus et stationnement Brossard/Panama

Préemption des feux de circulation sur l'axe du Chemin Chambly

- **Recevabilité : C.24** Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains

SLR (système léger sur rail dans l'axe de l'A-10/Centre-ville Montréal)

- RECEVABILITÉ : **A.4** Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway–tram-train–SLR

STL

Information client en temps réel pour les usagers bimodaux train/autobus

- RECEVABILITÉ : **D.7** Intégration de l'information sur l'état du service en temps réel, en partenariat avec les AOT

Information clientèle en temps réel dans les terminus métropolitains (heures de passage des métros)

- RECEVABILITÉ : **D.7** Intégration de l'information sur l'état du service en temps réel, en partenariat avec les AOT

Mesures préférentielles actives et passives dans les axes régionaux à Laval

- RECEVABILITÉ : **C.24** Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains

Prolongement du métro (2 ouest) vers Laval – Étude de potentiel et de préfaisabilité

- RECEVABILITÉ : **A.2** Bureau de projet – Développement du réseau de métro

Stationnement incitatif à la station de métro Montmorency

- RECEVABILITÉ : **A.3** Ligne 2 orange – Station Montmorency – Étagement du stationnement actuel

Évaluation du potentiel d'implantation d'un tramway à Laval – Étude

- RECEVABILITÉ : **A.4** Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway–tram-train–SLR

STM

Ligne 5 – Étude du prolongement vers Anjou

- RECEVABILITÉ : **A.2** Bureau de projet – Développement du réseau de métro

Terminus Centre-ville – Études d'augmentation de la capacité du Terminus Centre-ville

- RECEVABILITÉ : **C.3** Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus

Stationnements incitatifs

- RECEVABILITÉ : **C.1** Stationnement Radisson – Étagement du stationnement – Étude
  C.4 Stationnement Radisson – Agrandissement
  C.29 Agrandissement du stationnement Namur – Étude

Terminus Elmhurst

- RECEVABILITÉ : Précision apportée par la STM : demande d'une collaboration entre les travaux effectués par la STM et les travaux envisagés à la gare Montréal Ouest
  B.35 Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2

Prolongement de la ligne 2 orange vers Bois-Franc

- RECEVABILITÉ : **A.2** Bureau de projet – Développement du réseau de métro